@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

5(87)
maj
2015

NOC MUZEÓW 2015



Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Komunikacja na świecie

Drodzy Czytelnicy

Wszystko zaczęło się w 1997 roku w Berlinie, kiedy to postanowiono udostępnić nocą raz w roku – bezpłatnie lub za symboliczną opłatą – muzea zwiedzającym. Pomysł spotkał się z ogromnym zainteresowaniem, najpierw w stolicy Niemiec, a później w innych europejskich miastach. Tematem numeru majowego iZTM jest XII **Warszawska Noc Muzeów**, która odbędzie się 16 maja.

W tym roku mamy aż 32 pojazdy – powszechnie lubiane „ogórki”, sany i sporo ikarusów, o które dopytują się miłośnicy komunikacji. Wszystkie pojazdy będzie można obejrzeć 16 maja na pl. Defilad, później w szyku paradnym, pod eskortą policji, przejedziemy przez miasto – o **Międzynarodowym Zlocie Zabytkowych Autobusów opowiada prezes zarządu Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej Robert Członiński**.

Dwie wyjątkowe – spośród 237 biorących udział w Nocy Muzeów – placówki to **zajezdnie tramwajowe „Praga”** i **„Mokotów”**. Pierwsza z nich obchodzi w tym roku 90-lecie istnienia, a druga 60-lecie. W obu zajezdniach zaplanowano **wystawę zabytkowego i nowoczesnego taboru oraz pojazdów specjalnych**. Zwiedzający będą też mieli okazję sprawdzić, jak wygląda tramwaj... od spodu oraz zobaczyć, w jaki sposób pojazdy są podnoszone w całości za pomocą podnośnika hydraulicznego.

Tradycyjnie już w Noc Muzeów na stołeczne ulice wyjadą **specjalne linie „muzealne”** – osiem autobusowych, w tym linia A obsługiwana zabytkowym taborem oraz jedna tramwajowa.

Pewnego dnia w Pruszkowie zauważyłem starszego pana, który kładł zegarek na szynach. Kiedy zdziwiony zapytałem, co Pan robi, usłyszałem odpowiedź, że... - odpowiedź i **drugą część historii Elektrycznej Kolei Dojazdowej** znajdą Państwo na łamach rubryki **„Z kart historii komunikacji”**.

Do czasów teraźniejszych wracamy w dziale **„Komunikacja na świecie”** i zabieramy Państwa na **przejażdżkę tramwajową w Ołomuńcu**.

Zachęcamy do lektury

@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca: Magdalena Potocka
współpraca: Wiktor Paul

Skład: Maciej Beister

Nakład: 9003

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Co dalej z autobusami na Bemowie, Woli i Bielanach?

Zarząd Transportu Miejskiego, w wyniku konsultacji społecznych, wprowadził korekty do projektu zmian w układzie linii autobusowych na Bemowie, Woli i Bielanach związanego z uruchomieniem nowego odcinka trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Powstańców Śląskich. Nowa propozycja jest odpowiedzią na zgłaszane w trakcie konsultacji potrzeby oraz uwzględnia wyniki przeprowadzonych przez ZTM badań a także aktualne możliwości taborowe.

Linia 129

Jej trasa i częstotliwość kursowania nie zmienią się.

Korekta trasy linii była ściśle związana z propozycją zmiany trasy linii 197, która ostatecznie nie zostanie wprowadzona.

Linia 167

Jej trasa i częstotliwość kursowania nie zmienią się.

W trakcie konsultacji do ZTM wpłynęło wiele postulatów o zachowanie połączenia Chomiczówki z Bemowem i Woli z Ochotą oraz Mokotowem. Na decyzję o pozostawieniu linii bez zmian miało wpływ również planowane utrzymanie kursowania, między Jelonkami a Ochotą, linii 184.

Linia 112

Nowa propozycja zakłada **skierowanie linii na trasę**: CH MARKI - ... - Żeromskiego – al. Reymonta – Powstańców Śląskich – **NOWE BEMOWO**. Linia kursowałaby z obecną częstotliwością, czyli co 10 minut w godzinach szczytu oraz co 12 poza godzinami szczytu i w święta.

Nowa trasa zapewni utrzymanie połączenia w relacji Targówek – Bielany – Nowe Bemowo. Pozwoli również na zrealizowanie licznych postulatów o poprawę punktualności i regularności jej kursowania. **Połączenie w relacji Bielany – Bemowo – Jelonki – Karolin zapewni nowa linia 284**.

Linia 184

Według najnowszej propozycji, linia miałaby kursować trasą: SZCZĘŚLIWICE - ... - Połczyńska – Powstańców Śląskich – **Człuchowska – Lazurowa – Górczewska – OS. GÓRCZEWSKA**, z częstotliwością co 20 minut w szczycie, poza nim oraz w święto.

Dzięki temu zostanie zachowane połączenie Jelonek i Odolan z Dworcem Zachodnim, a także poprawi się obsługa komunikacyjna ul. Człuchowskiej.

Linia 284

Nowa linia będzie kursowała na trasie: **METRO MŁOCINY** – Kasprowicza – al. Reymonta – Powstańców Śląskich – Wrocławska – Radiowa – Powstańców Śląskich – Człuchowska – Lazurowa – Szeligowska – Połczyńska – **KAROLIN**. Propozycja zakłada, że autobusy będą podjeżdżały na przystanki co 20 minut, zarówno w godzinach szczytu, jak i poza szczytem oraz w święto.

Jej głównymi zadaniami będzie przejęcie północnego odcinka trasy linii 184 (Bielany – Bemowo – Jelonki), zachodniego odcinka trasy linii 112 (Bemowo – Jelonki – Karolin) oraz obsługa gęsto zabudowanego osiedla mieszkaniowego przy ul. Wrocławskiej.

Linia 197

Linia pozostanie na swojej obecnej trasie. Zmieni się jednak jej częstotliwość w godzinach szczytu. Autobusy będą kursowały co 15, a nie co 12 minut. Częstotliwość poza godzinami szczytu i w święta będzie taka jak obecnie, czyli co 15 i co 20 minut. ►►►



Jednocześnie na najbardziej obciążonym odcinku trasy zostanie uruchomiona **nowa linia 397**, która będzie kursowała w godzinach szczytu **pomiędzy Kołem a stacją metra Stare Bielany**. Dzięki temu na ul. Obrońców Tobruku autobusy będą kursowały co 7-8 minut w godzinach szczytu.

Pozostawienie linii na dotychczasowej trasie wiąże się z uwzględnieniem postulatów o utrzymanie dojazdu z północnego Ursusa wzdłuż ul. Połczyńskiej oraz o zachowanie bezpośredniego połączenia rejonu ul. Obrońców Tobruku z Fortem Wola i Ciepłownią Wola.

Linia 397
Nowa linia będzie kursowała na trasie: **KOŁO** – ks. Janusza (powrót: ks. Janusza – Obozowa – Ciołka – Newelska – ks. Janusza – KOŁO) – ks. Bolesława – Obrońców Tobruku – Rudnickiego – Perzyńskiego – Żeromskiego – al. Zjednoczenia – **METRO STARE BIELANY**.



Autobusy będą podjeżdżały na przystanki tylko w godzinach szczytu z częstotliwością co 15 minut (naprzemiennie z linią **197**).

Krócej czekamy na tramwaj

1 maja br. zmieniły się rozkłady jazdy wszystkich linii tramwajowych i jednocześnie tramwaje częściej podjeżdżają na przystanki.

Zarząd Transportu Miejskiego opracował nowy model taktowania dla komunikacji szynowej.

Pod pojęciem „model taktowania" kryją się częstotliwości, z jakimi kursuje komunikacja w poszczególnych porach dnia i tygodnia. Zgodnie z nowym modelem taktowania, wszystkie warszawskie **linie tramwajowe zostały podzielone na trzy grupy: magistralne**, **główne** i **podstawowe**. O tym, do jakiej grupy zakwalifikowana została dana linia zdecydowała liczba podróżujących nią pasażerów. Do **linii magistralnych**, które w godzinach szczytu podjeżdżają na przystanki **co 4 minuty**, przyporządkowano: **2**, **9**, **31** i **77**. Linie oznaczone numerami: **1**, **24**, **33** to linie główne, które kursują w szczycie **co 6 minut**. **Linie podstawowe**: **3**, **4**, **6**, **7**, **10**, **11**, **13**, **14**, **15**, **17**, **18**, **22**, **23**, **25**, **26**, **27**, **28**, **35**, **41** podjeżdżają na przystanki **co 8 minut**.

W godzinach największego ruchu na trasy niektórych linii wyjeżdżają dodatkowe składy. Linia 20, ze względu na jednotorowy odcinek do Boernerowa, kursuje co 10 minut.

Do 1 maja linie tramwajowe były podzielone na magistralne, kursujące co 5 minut i podstawowe – co 10 minut.

Tramwaje podjeżdżają częściej na przystanki nie tylko w godzinach szczytu. **Pomiędzy szczytami częściej kursują linie**: 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 20, 22, 23, 25,



27, 28, 31, 33, 35 i 77. Linie magistralne zwiększyły częstotliwość kursowania z 7,5 minuty do 6 minut, a podstawowe z 15 do 12 minut. Również co 6 minut podjeżdżają na przystanki tramwaje linii głównych 1 i 33.

Wraz z wprowadzeniem nowego modelu taktowania zostały zaktualizowane czasy przejazdów pomiędzy przystankami, co przekłada się na większą punktualność.

Dodatkowo, na **linii 15** pilotażowo zostało wprowadzone rozwiązanie „**mniejszym częściej**". W dni powszednie wieczorem oraz w soboty i niedziele rano i wieczorem, na trasie linii **kursują składy jednowagonowe**, a nie jak dotychczas dwuwagonowe. Dzięki temu tramwaje kursują **co 10 minut**.

Kolejną nowością są **kursy wariantowe**. Co drugi kurs tramwajów linii 9, poza godzinami szczytu, kończy się na rondzie Wiatraczna. Wszystkie zawracające tam składy, oprócz numeru linii, mają na wyświetlaczu napis „Wiatraczna kurs skrócony". ►►►

Takie rozwiązanie jest wprowadzane również w soboty dla linii 15, co ułatwia dojazd na bazar przy ul. Bakalarskiej.

Zmiany są rezultatem stażu, który pracownicy ZTM, w ramach projektu unijnego „Fabryka innowacji w komunikacji miejskiej w Warszawie", odbyli w instytucjach organizujących transport publiczny m.in. w Pradze (Ropid). Wprowadzony w Warszawie model tramwajowych rozkładów jazdy jest wzorowany na stolicy Czech.

Od 1 maja, podobnie jak w zeszłym roku, **tramwaje w Al. Jerozolimskich kursują dłużej**.

W **piątki i soboty** składy linii **77** podjeżdżają na przystanki co 20 minut **aż do godziny 2 w nocy**, a linii **9** – **codziennie do 1 w nocy**.

„Siedemnastką" na Tarchomin

Od 4 maja br. tramwaje linii 17 **skręcają z ulicy Marymonckiej na most Marii Skłodowskiej-Curie i dojeżdżają do Tarchomina Kościelnego**. Tramwaje linii 2 częściej podjeżdżają na przystanki. Linia autobusowa E-6 została zastąpiona linią E-8, która kursuje w obu kierunkach w porannym i popołudniowym szczycie komunikacyjnym.

Od 4 maja mieszkańcy Tarchomina mogą korzystać nie z jednej, a z dwóch linii tramwajowych. Z pętli Tarchomin Kościelny tramwaje linii 17 odjeżdżają w kierunku Służewca.

Łatwiej można też dojechać do stacji metra Młociny. Tramwaje linii 2 podjeżdżają na przystanki co cztery minuty w godzinach szczytu i co sześć minut poza szczytem.

Dodatkowo autobusy E-8 kursują w porannym i popołudniowym szczycie na



trasie Metro Młociny – Nowodwory w obu kierunkach. Linia E-6 została zlikwidowana. Na odcinku od metra Młociny do ulicy Mehoffera zastąpiły ją częściej kursujące tramwaje linii 2, a pomiędzy ulicą Mehoffera i Nowodworami – autobusy E-8.

Zmiany na Tarchominie są związane z uruchomieniem podstacji zasilającej trakcję tramwajową.

Ulica Światowida stanie się wielkomiejską aleją

W kwietniu br. został ogłoszony przetarg na przeprojektowanie układu ulicy Światowida oraz opracowanie koncepcji węzła komunikacyjnego w Winnicy.

Zadaniem, wybranego w przetargu, wykonawcy będzie zaprojektowanie dwóch jezdni ul. Światowida, z których każda będzie miała po dwa pasy ruchu (według pierwotnego projektu miała to być trzypasmowa arteria). Opracuje on także koncepcję połączenia ul. Światowida z ul. Modlińską oraz przygotuje koncepcję budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego z pętlą tramwajowo-autobusową w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Modlińskiej. Oprócz tego będzie zobowiązany do przeprowadzenia przynajmniej dwóch spotkań konsultacyjnych dla mieszkańców oraz do uzyskania decyzji administracyjnych zezwalających na realizację układu drogowego wraz z etapową budową i możliwością oddawania do użytku kolejnych odcinków linii tramwajowej w kierunku Winnicy.

Zainteresowane firmy mają czas do 25 maja na składanie ofert.

Jak, poza zmniejszeniem liczby pasów na jezdniach, zmieni się projekt ul. Światowida? Na istniejącej jezdni zostanie wytyczony skrajny pas z miejscami do parkowania. Zmieni się geometria jezdni, która umożliwi ochronę dębu przy ul. Stefanika. Ruch na ulicy zostanie uspokojony, dzięki zwężeniu pasów ruchu. Jezdnia zostanie oddzielona od drogi rowerowej, a ta od chodnika pasem zieleni, którego częścią będzie szpaler drzew. Wyremontowane zostaną także istniejące drogi rowerowe i chodniki po zachodniej stronie istniejącej ul. Światowida.

Inwestycja będzie realizowana w latach 2017 – 2018.



Na wiślanych falach

Mieszkańcy Warszawy i turyści odwiedzający stolicę mogą od 1 maja br. oglądać miasto z perspektywy Wisły. Jej brzegi łączą promy, na dłuższą wycieczkę zabiera tramwaj wodny, a całodziennych atrakcji dostarcza statek wycieczkowy do Serocka.

1 maja rozpoczął się siódmy sezon Warszawskich Linii Turystycznych. Potrwa do 6 września.

Tramwaj wodny
Z pokładu tramwaju wodnego, podczas półtoragodzinnego rejsu, można podziwiać „dziką" Wisłę po praskiej stronie rzeki, panoramę Starego Miasta oraz obejrzeć najbardziej charakterystyczne obiekty w stolicy – Grubą Kaśkę, Stadion Narodowy, Zamek Królewski i Centrum Nauki Kopernik.

Na trasie tramwaju znajdują się dwa przystanki: na Cyplu Czerniakowskim i przy moście Poniatowskiego. Statek wypływa z Cypla Czerniakowskiego (przystanek znajduje się nieopodal Płyty Desantu i bramy Portu Czerniakowskiego) i zabiera na pokład 150 pasażerów.

Od 1 maja do 6 września tramwaj wodny pływa w weekendy i dni świąteczne (dodatkowo 5 czerwca)**, a od 1 lipca do 31 sierpnia także w piątki**.

Bilety są dostępne na statku przed rozpoczęciem rejsu lub w przedsprzedaży w biurze Żeglugi Stołecznej (ul. Świętokrzyska 36, lokal 1, wejście od podwórka), w dni robocze w godzinach 12.00-15.00.



Promy
Brzegi Wisły łączą cztery bezpłatne przeprawy promowe:
1. Cypel Czerniakowski – Saska Kępa
2. Przystanek Most Poniatowskiego – Stadion Narodowy
3. Podzamcze - Fontanny – ZOO
4. Łomianki – Nowodwory.

W ciągu kilku minut można się nimi przedostać na drugą stronę rzeki. Promy „Pliszka", „Słonka"" i „Turkawka" zabierają na pokład po 12 osób i po 12 rowerów, a „Wilga" – 40 osób i 40 rowerów.

Promy **od 1 maja do 6 września pływają w soboty, niedziele i dni świąteczne** oraz dodatkowo 5 czerwca, a **od 1 lipca do 31 sierpnia** również w **dni powszednie**.

Statek do Serocka
Warto wybrać się również w całodzienny rejs Wisłą i Kanałem Żerańskim do Serocka, znajdującego się na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu nad jeziorem Zegrzyńskim. Trasa rejsu prowadzi fragmentem wodnego szlaku im. Stefana Batorego.

Statek „Zefir" wypływa o godz. 9.00 z przystanku Cypel Czerniakowski (nieopodal Płyty Desantu i bramy Portu Czerniakowskiego), pokonuje śluzę Kanału Żerańskiego i w południe przybija do molo w Serocku. Po mniej więcej półtoragodzinnej przerwie (od ok. godz. 12.15 do ok. godz. 13.45) statek wyrusza w rejs powrotny do Warszawy i około godziny 19.00 cumuje na Cyplu Czerniakowskim. „Zefir" zabiera na pokład 110 pasażerów.

Od 1 maja do 6 września „Zefir" pływa w soboty, niedziele i dni świąteczne (dodatkowy rejs 5 czerwca), **a od 1 lipca do 31 sierpnia również w piątki**.

Aby kupić bilety należy zgłosić się do Punktu Obsługi Pasażerów ZTM na stacji metra Dworzec Wileński, w poniedziałki od godziny 16.00 do 20.00, środy od 7.00 do 11.00 oraz w piątki od 16.00 do 20.00. Płatności można dokonywać tylko gotówką. Bilet można kupić nie wcześniej niż 14 dni przed planowanym rejsem.

Taryfa
Ceny biletów na Warszawskie Linie Turystyczne są takie same jak w latach ubiegłych. Rejs tramwajem wodnym kosztuje 18 zł (bilet normalny), rejs wycieczkowy do Serocka 36 zł (bilet normalny), a promy są bezpłatne. Istnieje też możliwość zakupu tańszych biletów rodzinnych dla rodzin liczących od 3 do 5 osób.

Partnerami medialnymi Warszawskich Linii Turystycznych są TVP Warszawa i Radio WAWA.

Maj miesiącem rywalizacji na rowerach

Warszawa już po raz drugi stanęła do Europejskiej Rywalizacji Rowerowej (European Cycling Challenge 2015). Konkurs, którego głównym celem jest zachęcenie do codziennego korzystania z roweru jako środka transportu, rozpoczął się 1 maja i potrwa do końca miesiąca. Tegoroczne nowości to dedykowana rywalizacji aplikacja na telefony komórkowe Cycling365 oraz możliwość tworzenia zespołów w ramach miast uczestniczących w przedsięwzięciu.

Europejska Rowerowa Rywalizacja jest otwartym konkursem, w którym biorą udział mieszkańcy 38 miast. **Wygra miasto, w którym zostanie przejechanych na rowerach najwięcej kilometrów**. Pod uwagę brane są tylko podróże, w których rower zastępuje samochód, motocykl lub środki komunikacji miejskiej, czyli najczęściej podróże z domu do pracy lub szkoły, po zakupy, do kina lub teatru itp.

Liczba rowerzystów w stolicy systematycznie rośnie - jest ich trzy razy więcej niż pięć lat temu. Tylko w Veturilo jest już zarejestrowanych 311 tys. użytkowników. Rosną także nakłady miasta na rozwój infrastruktury. Do dyspozycji rowerzystów jest 346,5 km dróg rowerowych, 54,1 km ciągów pieszo-rowerowych oraz 16,2 km pasów i kontrpasów rowerowych. W tym roku przybędzie kolejnych kilkadziesiąt kilometrów dróg. Zachęcam do przesiadki na rower i do wzięcia udziały w rywalizacji. Mam nadzieję, że Warszawa znów stanie na najwyższym stopniu podium – powiedział **zastępca prezydenta m.st. Warszawy Michał Olszewski**.

W tym roku organizatorzy ECC przygotowali nowości. Na uczestników konkursu czeka **specjalna aplikacja na telefony komórkowe Cycling365** dostępna w wersjach na Androida, iOS i Windows Phone. Aplikacja pomaga w bieżącym tworzeniu tabeli wyników oraz mapy natężenia ruchu rowerowego. Automatycznie eliminuje także trasy niespełniające warunków regulaminu konkursu.

Drugą nowością jest **możliwość powoływania w ramach miasta rywalizujących ze sobą zespołów**. Są one tworzone w trzech kategoriach: szkoły, miejsca pracy i inne. **Dla zespołów, które przejadą na rowerach najwięcej kilometrów przewidziano nagrody**. Chęć założenia zespołu należy zgłaszać na adres e-mailowy rowery@um.warszawa.pl.

W 2014 roku w ECC wzięły udział 32 europejskie miasta. Uczestnicy w ciągu miesiąca przejechali ponad 1,5 mln km. Zwyciężyła Warszawa pokonując dystans prawie 300 tys. km., a w nagrodę prezydent m.st. Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz przekazała dodatkowy milion złotych na inwestycje rowerowe. W tym roku do rowerowej rywalizacji stanęło 38 miast.

Osobom biorącym udział w konkursie cały czas będzie towarzyszyła kampania społeczna „Przesiądź się!", zainicjowana przez ZTM 7 kwietnia. Jej celem jest uświadomienie warszawiakom, że rower jest szybkim, tanim w eksploatacji i korzystnie wpływającym na zdrowie środkiem transportu.

Aby przyłączyć się do Europejskiej Rowerowej Rywalizacji wystarczy zarejestrować się na stronie www.ecc2015.eu, pobrać aplikację **Cycling365** i przesiąść się na rower.

Szczegółowe informacje na temat ECC są dostępne na stronie www.ecc2015.eu oraz www.rowery.um.warszawa.pl



Czapka nadzoru ruchu do kolekcji

Pan Łukasz ma nietypowe hobby – zbiera czapki mundurowe. W jego kolekcji brakowało jednak nakrycia głowy pracownika nadzoru ruchu Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. „Niedopatrzenie" zostało już naprawione.

Pan Łukasz w swojej kolekcji ma ponad 300 czapek. Składają się na nią nakrycia głowy policjantów z Polski, Niemiec, Holandii, a nawet USA, czapki górników i przedstawicieli innych służb. Ulubionym eksponatem kolekcjonera jest czapka komendanta głównego policji.

W kolekcji wciąż jednak nie było czapki nadzoru ruchu ZTM. Pan Łukasz napisał prośbę i pod koniec kwietnia czapka została do niego wysłana.

Gratulujemy kolekcji!



Pierwsza wiata seryjna – nowoczesna i komfortowa

23 kwietnia 2015 r. **prezydent m.st. Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz** i **prezes AMS SA Marek Kuzaka** zaprezentowali pierwszą seryjną wiatę zamontowaną w ramach projektu „Przystanek Komunikacji Miejskiej".

Trwa montaż nowych stołecznych wiat. Pod koniec kwietnia na przystanku autobusowym Budowlana 02 na ul. Piotra Wysockiego zaprezentowano oficjalnie pierwszą wiatę seryjną, zaprojektowaną specjalnie dla Warszawy. Nawiązuje ona wyglądem do tzw. Ł-ek, czyli zadaszeń z lat 70. XX w.

To bardzo nowoczesna i trwała konstrukcja, która będzie służyła mieszkańcom przez długie lata i zapewni odpowiedni komfort wszystkim oczekującym na przyjazd autobusu lub tramwaju. W stolicy pojawi się 955 tego typu wiat – powiedziała **prezydent m.st. Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz**.

Od dzisiaj projekt „Przystanek Komunikacji Miejskiej" wchodzi w kolejną fazę. Dotychczas wiaty tzw. konserwatorskie i konkursowe były ustawiane głównie w centrum. Wiata seryjna, zaprojektowana przez AMS wspólnie z firmą Tejbrant, jest przewidziana dla ważnych komunikacyjnie miejsc, rozproszonych w całej Warszawie. Wierzymy, że jej użytkownicy wystawią jej równie pozytywną opinię co Pani Prezydent – powiedział pod koniec kwietnia **prezes AMS SA Marek Kuzaka**.

Nowe aluminiowe i segmentowe wiaty, które mają 2,8 m, 4,2 m lub 5,6 m długości można dostosowywać do potrzeb lub warunków technicznych. Dach wiaty ogranicza nagrzewanie się i zapewnia odpowiednie rozświetlenie. Wewnątrz, oprócz segmentu wyposażonego w gablotę z rozkładem jazdy, umieszczono długą ławkę przystankową.

W stolicy, w zależności od charakteru przestrzeni, instalowane są trzy rodzaje wiat. Konkursowe – w najbardziej reprezentacyjnych i ważnych komunikacyjnie lokalizacjach, konserwatorskie – na obszarach objętych nadzorem konserwatorskim i seryjne – w centrach dzielnic oraz przy głównych ciągach komunikacyjnych poza ścisłym centrum. Ustawiono już 200 wiat – 81 konkursowych, 118 konserwatorskich i jedną seryjną. 58 zamontowano na przystankach tramwajowych, a 142 na przystankach autobusowych.

Zgodnie z umową AMS SA, w ramach koncesji, w ciągu trzech lat wybuduje łącznie 1580 nowoczesnych, wygodnych i estetycznych przystanków (413 konkursowych, 212 konserwatorskich i 955 seryjnych).

Wszystkie wiaty będą interaktywne – standardowo wyposażono je w technologię Near Field Communication (NFC) oraz kody QR. Dzięki bramce gateams.com pasażerowie mogą korzystać z szeregu funkcjonalności – zaplanować podróż, zapoznać się z informacjami o mieście lub pobrać darmowe treści. Pod wiatami konkursowymi i konserwatorskimi jest również dostępne Free WiFi (w lokalizacjach umożliwiających efektywne wykorzystanie tej technologii).





R-2 i 236 innych placówek, „ogórki" oraz linia A – czyli Warszawska Noc Muzeów 2015

Pierwsze dni pracy w nowym terenie były bardzo trudne. Służba ruchu nie znając nocnych połączeń nie stawiła się do pracy na ranne wyjazdy, w niedzielę 11 września, 53 pracowników było nieobecnych na zmianie B. Wynik był taki, że 15 wozów mniej było w ruchu – opisywała 1 października 1955 roku „Warszawska komunikacja" początki zajezdni tramwajowej „Mokotów". O tym, jak zmieniła się zajezdnia, która w tym roku obchodzi 60-lecie, będzie można przekonać się 16 maja podczas Warszawskiej Nocy Muzeów.

Nocą do muzeów

16 maja – już po raz dwunasty – w Warszawie odbędzie się Noc Muzeów. **237 placówek, w tym muzea, galerie, pracownie artystyczne, fundacje, szkoły i instytucje publiczne, będzie czynnych w nocy z 16 na 17 maja**, a wszystkie osoby zainteresowane kulturalnym życiem stolicy będą mogły zapoznać się z ich ofertą i poznać zasady działalności.

Idea Nocy Muzeów zrodziła się w 1997 roku w Berlinie, kiedy to postanowiono udostępnić raz w roku – bezpłatnie lub za symboliczną opłatą – muzea zwiedzającym. Zdecydowano się na jedną z majowych nocy, ponieważ 18 maja od 1978 roku obchodzony jest Międzynarodowy Dzień Muzeów. Pomysł spotkał się z ogromnym zainteresowaniem, najpierw w Berlinie, a później w innych europejskich miastach.



Zajezdnia tramwajowa „Praga" – wpisana w 2007 roku na listę zabytków województwa mazowieckiego – została otwarta 1 marca 1925 roku

Pierwszą Noc Muzeów w Warszawie zorganizowano 19 maja 2004 roku. Do udziału w przedsięwzięciu zgłosiło się 11 muzeów. Momentem przełomowym w historii imprezy był rok 2009, kiedy to w Nocy Muzeów wzięły udział podmioty nie prowadzące działalności stricte kulturalnej: Sejm RP, Dowództwo Garnizonu Warszawa i Synagoga Nożyków. Ostatecznie w 2009 roku swoje drzwi otworzyło nocą 141 placówek.

Szczegółowa lista placówek biorących udział w Warszawskiej Nocy Muzeów 2015 jest dostępna na stronie internetowej Urzędu m.st. Warszawy.

„Muzea" R-2 i R-3

16 maja, na jeden dzień, **„muzeami" staną się dwie zajezdnie Tramwajów Warszawskich: R-2 „Praga" i R-3 „Mokotów"**. Pierwsza z nich obchodzi w tym roku 90-lecie, a druga 60-lecie.

Zajezdnię tramwajową „Praga", mieszczącą się przy ulicy Kawęczyńskiej 16, będzie można odwiedzić **w godzinach 12.00-16.00**. Około godziny 16.00 wyruszą z niej zabytkowe tramwaje linii M, które dojadą do zajezdni tramwajowej „Mokotów", zlokalizowanej przy ulicy Woronicza 27. **Zajezdnia R-3** będzie dostępna **od godziny 17.00 do godziny 1.00** w niedzielę.

Na terenie obu zajezdni zaplanowano **wystawę zabytkowego i nowoczesnego taboru oraz pojazdów specjalnych**. Osoby, których codzienny kontakt z tramwajami ogranicza się do podróżowania nimi będą miały okazję **obejrzeć tramwaj... od spodu** oraz podejrzeć, **w jaki sposób pojazdy są w całości podnoszone** za pomocą podnośnika. Planowane są także liczne atrakcje dla dzieci.

16 maja na pl. Defilad odbędzie się X Międzynarodowy Zlot Zabytkowych Autobusów



W zajezdni „Mokotów" odbędzie się także pokaz usuwania graffiti z tramwaju w wykonaniu Fundacji Świat bez Wandalizmu. Na godzinę 23.00 zaplanowano występ Teatru Muzycznego Roma.

Zajezdnia tramwajowa „Praga" została otwarta 1 marca 1925 roku i była największym tego typu obiektem w przedwojennej Warszawie. Do 1944 roku – mimo trwającej II Wojny Światowej – prowadziła prawie normalną działalność. W sierpniu 1944 roku zabudowania zostały wysadzone przez wycofujące się ze stolicy wojska niemieckie. Wszystkie tramwaje znajdujące się w hali zostały zniszczone. Ocalały tylko wagony stojące na zewnątrz. Pomimo ogromnych zniszczeń, już 11 miesięcy później uruchomiono pierwszy tramwaj. W latach 50 XX w. pod opieką zajezdni „Praga" znajdował się jeden z najoryginalniejszych tramwajów – **tramwaj-żłobek**. Z tego ogrzewanego, wyposażonego w dziecięce łóżeczka i bieżącą wodę wagonu korzystali rodzice, którzy jadąc do pracy zabierali dzieci do przyzakładowych żłobków. Byli to pracownicy m.in.: zakładów E. Wedel, Zakładu Urządzeń Telegraficznych i Zakładów Przemysłu Gumo-

Zajezdnię tramwajową „Mokotów" oddano do użytku 60 lat temu – 1 września 1955 roku



wego „Rygawar". W 2007 roku zajezdnia została wpisana na listę zabytków województwa mazowieckiego.

Mimo, że w tej chwili znajduje się prawie na peryferiach Warszawy, w przyszłości zgodnie z założeniami i planami urbanistów zajmować będzie centralne miejsce planowanego osiedla i ośrodka przemysłowego – tak, o otwartej 10 września 1955 roku zajezdni „Mokotów", pisano w piśmie „Warszawska komunikacja" z 1 października 1955 roku. Zajezdnia zaczęła pracę we wrześniu 1955 roku, ale jeszcze przez długi czas narzekano na brak ogrzewania, chodnika między pętlą a zajezdnią, przez co pracownicy w deszczowe dni grzęźli w glinie oraz na brak... piły tarczowej w stolarni. Kolejne lata przyniosły ogromną poprawę warunków pracy, prognozy „Warszawskiej komunikacji" sprawdziły się – w latach 60 XX w. w jej sąsiedztwie rozpoczęto poważne inwestycje z zakresu budownictwa przemysłowego i mieszkalnego, a na wyposażenie w 1998 roku trafił nowoczesny sprzęt – pierwsza w Polsce tokarka podtorowa.

Więcej o historii zajezdni „Praga" i „Mokotów" czytaj na stronach 20-24.

„Ogórki" na pl. Defilad

Z Warszawską Nocą Muzeów od początku związany jest **Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej**. W 2004 roku, w ostatniej chwili włączył się w organizację imprezy wykorzystując dwa jelcze - „ogórki", z których mogły korzystać osoby odwiedzające muzea. Zainteresowanie zabytkowymi autobusami przerosło najśmielsze oczekiwania organizatorów i już od 2005 roku KMKM wiedział, że należące do nich pojazdy nie wystarczą. Tak zrodziła się idea **Międzynarodowego Zlotu Zabytkowych Autobusów**. Po raz pierwszy zabytkowe pojazdy z innych polskich i europejskich miast odwiedziły Warszawę w Noc Muzeów 2006.

Podobnie będzie w tym roku. 16 maja, w godzinach 11.00-12.30, na **pl. Defilad będzie można „wrócić do przeszłości" i zająć miejsce m.in. w „ogórku", ikarusie lub chaussonie**. Około **godziny 12.30 zabytkowe pojazdy ruszą w paradę**, która zakończy się przy zajezdni tramwajowej „Praga". Autobusy przejadą trasą: **PL. DEFILAD** - Marszałkowska - Waryńskiego - al. Armii Ludowej - Czerniakowska - **Trasa Siekierkowska** - Wał Miedzeszyński - Siwca - Sokola - Zamoyskiego - Jagiellońska - Ząbkowska - Kawęczyńska - **ZAJEZDNIA PRAGA**.

Więcej o atrakcjach przygotowanych przez KMKM czytaj na stronie 14.

Komunikacja nie tylko muzealna

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej uruchomi 16 maja specjalne linie autobusowe: **A** (obsługiwana zabytkowymi autobusami), **B**, **D**, **E**, **F**, **G**, **J** i **K** (obsługiwane niskopodło-



Autobusami linii A, obsługiwanej zabytkowym taborem, będzie można dojechać do Muzeum Powstania Warszawskiego i Muzeum Historii Żydów Polskich

gowymi autobusami) i tramwajową **M**, którymi będzie można dojechać do wybranych placówek biorących udział w Nocy Muzeów.

W godzinach 18.30 – 1.30 z pl. Defilad będzie wyruszało 8 linii autobusowych:

- **linia A: PL. DEFILAD** – Marszałkowska – Aleje Jerozolimskie – pl. Zawiszy – Towarowa – Okopowa – Anielewicza – Andersa – pl. Bankowy – Marszałkowska – **PL. DEFILAD**
  obowiązujące przystanki: Pl. Defilad, Muzeum Powstania Warszawskiego, Nalewki-Muzeum (Muzeum Historii Żydów Polskich)

- **linia B: PL. DEFILAD** – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Waryńskiego – Puławska – Rakowiecka – Kazimierzowska – Madalińskiego – Puławska – Bukowińska – al. Wilanowska – Przyczółkowa – **WILANÓW** – Przyczółkowa – al. Wilanowska – Puławska – Madalińskiego – Kazimierzowska – Narbutta – Wiśniowa – Rakowiecka – Puławska – pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – Aleje Jerozolimskie – Emilii Plater – Świętokrzyska – Marszałkowska – **PL. DEFILAD**

- **linia D: PL. DEFILAD** – Marszałkowska – Aleje Jerozolimskie – most Poniatowskiego – al. Poniatowskiego – al. Zieleniecka – Targowa – Ząbkowska – Kawęczyńska – Otwocka – **FABRYKA TRZCINY** – Otwocka – Łomżyńska – Jadowska – Wołomińska – Otwocka – Radzymińska – Ząbkowska – Targowa – al. Zieleniecka – al. Poniatowskiego – most Poniatowskiego – Aleje Jerozolimskie – Emilii Plater – Świętokrzyska – Marszałkowska – **PL. DEFILAD**

- **linia E: PL. DEFILAD** – Marszałkowska – Aleje Jerozolimskie – Emilii Plater – Twarda – pl. Grzybowski – Królewska – pl. Piłsudskiego – Moliera – Senatorska – Miodowa – pl. Krasińskich – Bonifraterska – Muranowska – Zakroczymska – Wenedów – Wybrzeże Gdyńskie – Krasińskiego – **PL. WILSONA** – Krasińskiego – Wybrzeże Gdyńskie – Wybrzeże Gdańskie – Sanguszki – Konwiktorska – Bonifraterska – pl. Krasińskich – Miodowa – Senatorska – pl. Teatralny – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – Królewska – Marszałkowska – **PL. DEFILAD**

- **linia F (jednokierunkowa): PL. DEFILAD** – Marszałkowska – Aleje Jerozolimskie – Chałubińskiego – Koszykowa – Raszyńska – pl. Zawiszy – Towarowa – Grzybowska – al. Jana Pawła II – Anielewicza – Andersa – pl. Bankowy – Marszałkowska – **PL. DEFILAD**

- **linia G: PL. DEFILAD** – Marszałkowska – Aleje Jerozolimskie – Emilii Plater – Twarda – pl. Grzybowski – Królewska – Marszałkowska – pl. Bankowy – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Targowa – Zamoyskiego – Grochowska – Terespolska – Stanisławowska – Mińska – **NEON MUZEUM** – Mińska – Grochowska – Zamoyskiego – Targowa – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – pl. Bankowy – Marszałkowska – **PL. DEFILAD**

- **linia J (jednokierunkowa): PL. DEFILAD** – Marszałkowska – Aleje Jerozolimskie – Bracka – pl. Trzech Krzyży – Aleje Ujazdowskie – **ŁAZIENKI KRÓLEWSKIE** – Belwederska – Gagarina – Czerniakowska – Szwoleżerów – Myśliwiecka – Piękna – Aleje Ujazdowskie – pl. Trzech Krzyży – Nowy Świat – Aleje Jerozolimskie – Emilii Plater – Świętokrzyska – Marszałkowska – **PL. DEFILAD**

- **linia K: PL. DEFILAD** – Marszałkowska – Aleje Jerozolimskie – Emilii Plater – Świętokrzyska – Kopernika – Tamka – Dobra – **MARIENSZTAT** – Dobra – Nowy Zjazd – Wybrzeże Kościuszkowskie – Karowa – Dobra – Tamka – Kopernika – Świętokrzyska – Marszałkowska – **PL. DEFILAD**

Tramwaje **linii M** będą kursowały na trasie: **ZAJEZDNIA MOKOTÓW** – Woronicza – Puławska – **WYŚCIGI**. Tramwaje będą zatrzymywały się na przystankach: Woronicza, Samochodowa, Telewizja Polska, Metro Wierzbno, Królikarnia, Bukowińska, Metro Wilanowska, Niedźwiedzia, Al. Lotników, Wyścigi.

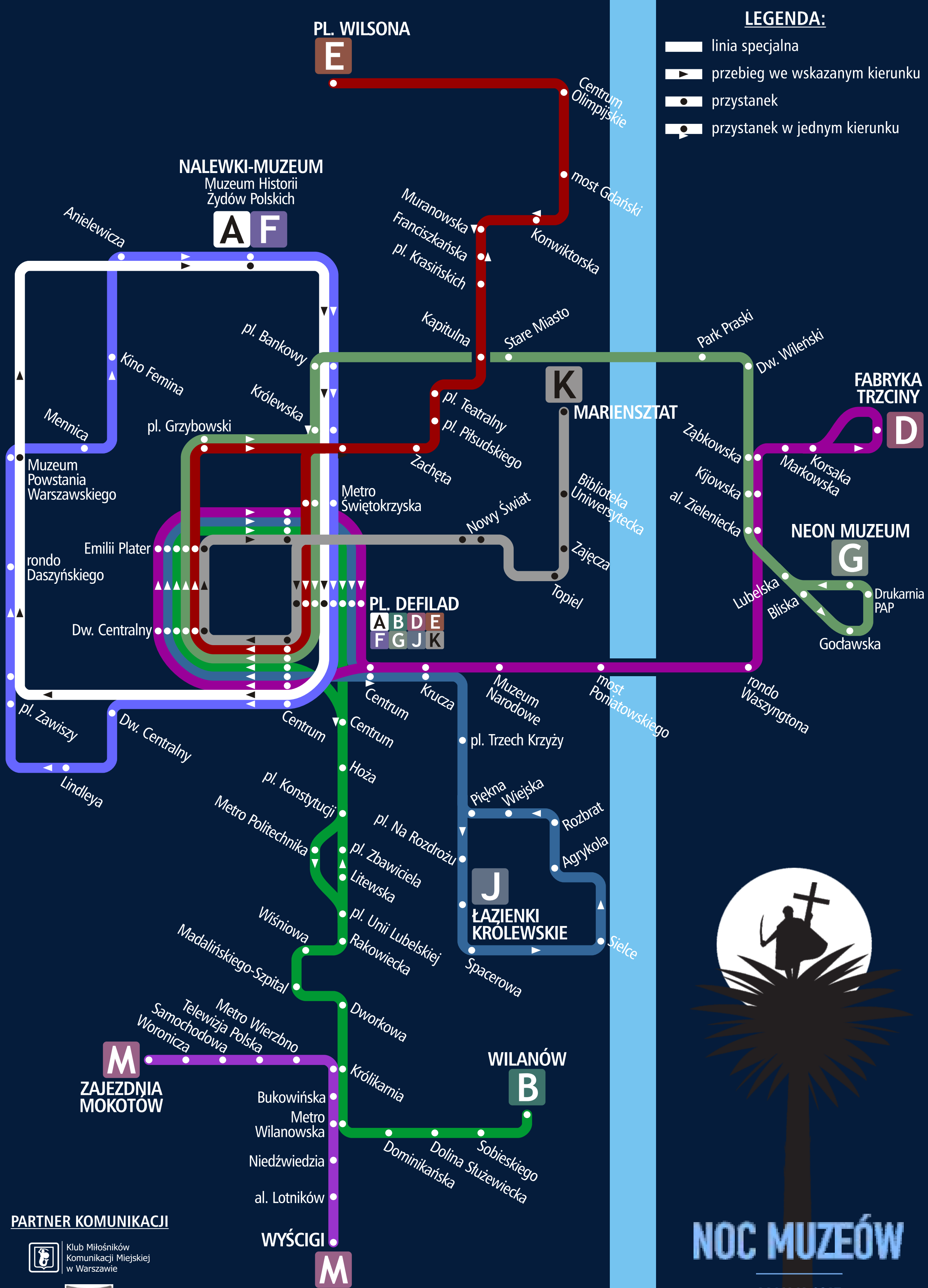
Schemat organizacji komunikacji miejskiej w Noc Muzeów – zobacz na stronie 13.

Dodatkowo **Zarząd Transportu Miejskiego wydłuży godziny kursowania wybranych linii tramwajowych i autobusowych oraz metra**. Tramwaje linii **2**,**9**, **24**, **25**, **26** i **35** oraz autobusy **116** i **507** będą kursowały do godziny **2.00**. Obie linie metra **M1** i **M2** będą dostępne dla pasażerów do godziny **3.00**. ■



W Noc Muzeów na stołeczne ulice wyjedzie 8 specjalnych linii autobusowych, w tym linia K obsługująca trasę Pl. Defilad – Mariensztat

SCHEMAT SPECJALNEJ BEZPŁATNEJ KOMUNIKACJI MUZEALNEJ



PARTNER KOMUNIKACJI

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

ibis budget

NOC MUZEÓW

16 MAJA 2015

iztm MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

źródło: Urząd m. st. Warszawy



fot. Sławomir Słubowski

Noc Muzeów spędzę na placu Defilad i w „muzeum na szynach”

Wszystkie zabytkowe autobusy – „ogórki”, sany, ikarusy, chausson przejadą w szyku paradnym, pod eskortą policji, przez miasto – o Międzynarodowym Zlocie Zabytkowych Autobusów opowiada **prezes zarządu Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej Robert Członiński**.

Za kilka dni, już po raz dwunasty, odbędzie się Warszawska Noc Muzeów, z którą od początku jest związany Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. Co przygotowaliście w tym roku?

W tym roku, w ramach Międzynarodowego Zlotu Zabytkowych Autobusów, mamy aż 32 pojazdy – powszechnie lubiane „ogórki”, sany i sporo ikarusów, o które dopytują się miłośnicy komunikacji. Pojawią się też wyjątkowe egzemplarze „ogórków”, które dotychczas nie gościły na imprezie. Po raz pierwszy w akcji będzie brał udział Ikarus 256 z podwarszawskiej firmy Stalko. Wszystkie pojazdy będzie można obejrzeć 16 maja na pl. Defilad. Później w szyku paradnym, pod eskortą policji, przejedziemy przez miasto.

Zapowiada się wyjątkowy dzień i noc dla miłośników „nie niskopodłogowych” pojazdów komunikacji miejskiej, ale także dla tych, którzy z sentymentem wspominają lata, gdy na stołecznych ulicach królowały „ogórki”. Większość osób zechce choć na chwilę wejść do wszystkich zabytkowych pojazdów, ale gdyby szczególnie miał pan zarekomendować jeden, byłby to...



Ikarus 256 z firmy Stalko – w 2015 roku po raz pierwszy na Międzynarodowym Zlocie Zabytkowych Autobusów

Naprawdę trudno rekomendować jeden pojazd, każdy lubi coś innego. „Ogórki” są filarem naszej imprezy, ale dla



fot. Robert Człapiński

Pl. Zamkowy, 2004 rok – dwa „ogórki", które zapoczątkowały udział zabytkowych autobusów w Nocy Muzeów. W tym roku na ulicach Warszawy pojawią się 32 zabytkowe autobusy i 40 niskopodłogowych wozów obsługujących linie muzealne

młodszych miłośników symbolem komunikacji miejskiej są ikarusy. Dzięki temu, że w akcji bierze udział duża liczba pojazdów każdy znajdzie coś dla siebie i będzie mógł dzięki nim „cofnąć się w czasie". Dla nas niewątpliwie najcenniejszym pojazdem jest chausson, w odrestaurowanie którego włożyliśmy mnóstwo czasu i pieniędzy.

Jak to się stało, że w 2004 roku Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej włączył się w organizację Nocy Muzeów?

W głowach organizatorów zaświtał pomysł, aby oprócz muzeów pojawiły się również „muzealne" autobusy. Idea bardzo się spodobała i bardzo szybko zaczęła się rozkręcać, aż do stanu, który osiągnęliśmy obecnie.



Parada zabytkowych autobusów 2013 na moście Poniatowskiego. W tym roku autobusy pokonają trasę z pl. Defilad przez most Siekierkowski do zajezdni tramwajowej „Praga"

W pierwszej edycji imprezy wzięło udział 11 muzeów, a KMKM udostępnił dwa „ogórki". W tym roku swoje drzwi dla nocnych marków otworzy ponad 200 instytucji, a wasze działania będą prowadzone na zdecydowanie szerszą skalę. Jak przez ostatnich 11 lat zmieniała się oferta KMKM?

Oferta zabytkowych autobusów, dzięki wsparciu Urzędu Miasta st. Warszawy rozrasta się co roku. W trakcie tegorocznej imprezy, jak już wspomniałem, będzie ponad 30 zabytkowych oraz 40 niskopodłogowych autobusów. Przez te wszystkie lata gościliśmy autobusy z Niemiec, ze Słowacji, a co roku przyjeżdżają do nas koledzy z Czech, czyli rodzinnego kraju Skody.



Noc Muzeów 2013 w Tramwajach Warszawskich. W tym roku wystawę zabytkowego i nowoczesnego taboru organizują zajezdnie „Praga" i „Mokotów"

Zlot zabytkowych autobusów i uruchomienie specjalnych linii to zapewne efekt wielomiesięcznych przygotowań?

Zawsze po zakończeniu imprezy omawiamy, co trzeba zmienić w następnym roku. Nasilenie prac następuje na początku roku kalendarzowego. Oprócz przygotowań autobusów jest to olbrzymie przedsięwzięcie logistyczne. W ramach zlotu musimy zapewnić naszym gościom noclegi. I tu ogromne podziękowania dla hotelu Ibis z ulicy Szczęśliwickiej. Hotel będzie nas gościł już trzeci raz i za każdym razem czujemy się w nim jak w domu. Przygotowujemy także integracyjne spotkanie dla miłośników komunikacji – jak pogoda pozwala, przy grillu. Kierowcy i konduktorzy pracujący przy obsłudze linii specjalnych muszą mieć w ciągu dnia zapewnione posiłki. W tym roku, oprócz zlotu organizujemy także rocznice uruchomienia zajezdni tramwajowych „Praga" i „Mokotów". Na ich terenie będą również odbywały się wystawy taboru.

W kwietniu tego roku obchodziliście 35. rocznicę powstania klubu. Zaczęło się niepozornie – od spotkań kilku hobbystów, najpierw w Ośrodku Społeczno-Wychowawczym na Ochocie, a później w jednej z sal Pałacu Kultury i Nauki. Ostatecznie udało się wam ocalić wiele pojazdów, które będziemy mogli podziwiać podczas Nocy Muzeów. Gdybyśmy chcieli podsumować te 35 lat, co jest największym sukcesem klubu, co było najtrudniejsze i jakie wyzwania stoją przed wami?

Największe wyzwanie to Muzeum Komunikacji. Choć rozmowy o nim odżywają co jakiś czas, to w Warszawie niestety takiego nie ma. Na pewno by się przydało, bo jak widać w innych krajach muzea komunikacji istnieją i cieszą się ogromną popularnością. W Londynie, przed wejściem do muzeum ustawiają się długie kolejki. Aby jednak przyszłe stołeczne Muzeum Komunikacji było popularne, zarówno wśród dorosłych, jak i wśród dzieci powinno posiadać interaktywne ekspozycje. Zabytki znajdujące się w muzeum powinny być w stanie w każdej chwili samodzielnie z niego wyjechać, aby móc obsługiwać linie specjalne.

Ale nie można narzekać, bo dzięki dobrej współpracy z miejskimi spółkami udało się stworzyć bogatą kolekcję zabytkowych pojazdów. Miejskie Zakłady Autobusowe na bieżąco pomagają nam przy zabytkowych autobusach. Dzięki spółce nasze pojazdy stoją w zadaszonej hali i niegroźne są im ani opady śniegu, ani upalne słońce. Tramwaje Warszawskie posiadają kilkanaście sprawnych zabytkowych pojazdów tramwajowych, które na liniach turystycznych przemierzają tysiące kilometrów.

Zapewne będziemy mieli szansę spotkać pana na pl. Defilad na Zlocie Zabytkowych Autobusów. Czy planuje Pan odwiedzić jeszcze którąś z placówek biorących udział w Nocy Muzeów?

Całą Noc Muzeów spędzimy na pl. Defilad lub w „muzeum na szynach", czyli na wystawie tramwajowej. W tym roku wystawa tramwajów wyjątkowo będzie się odbywała w zajezdni na Mokotowie, a nie jak w latach ubiegłych na pl. Narutowicza.

Zapraszam serdecznie

W tym roku Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej obchodził 35. rocznicę powstania.
„Największe wyzwanie na najbliższe lata to Muzeum Komunikacji" – mówi prezes Zarządu KMKM Robert Człapiński



Noce z „ogórkami”



fot. Leszek Peczyński, KMKM

Noc Muzeów to nie tylko eksponaty stojące w galeriach czy oddzielone od widzów barierką. Niektórych można dotknąć, a nawet się nimi przejechać. Takimi eksponatami są zabytkowe autobusy, które przyjeżdżają na tę wyjątkową noc do Warszawy. Zlot organizuje Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej.

To stało się już tradycją. Gdy warszawiacy tłumnie ruszają zwiedzać stołeczne muzea i galerie, na ulice wyjeżdża zabytkowy tabor. Każdy może wybrać się w sentymentalną podróż „ogórkiem” czy ikarusem.

Jedną z atrakcji Nocy Muzeów jest Międzynarodowy Zlot Zabytkowych Autobusów. Najliczniej reprezentowane są jelcze –„ogórki”, które wiele osób pamięta jeszcze z czasów, gdy normalnie kursowały po stolicy, ale też woziły pasażerów na wczasy. Dla młodszych atrakcją są ikarusy, obdarzane nie mniejszym od ogórków sentymentem. Największą ciekawostką jest jednak ikona lat 50. XX w. – chausson AH48, czyli legendarny „autobus czerwony”, który mknął w piosence ulicami miasta.



fot. Mateusz Kania, KMKM

Międzynarodowy Zlot Zabytkowych Autobusów 2010 – „ogórki” świetnie pasują do MDM-u. Można odnieść wrażenie, że czas się zatrzymał

W tym roku KMKM również organizuje zlot, który od 2006 roku ma międzynarodowy charakter. A jak wyglądały one w poprzednich latach?

Gwiazda Zlotu Zabytkowych Autobusów z 2013 roku – san H01A



fot. Grzegorz Kaczmarczyk, KMKM

W 2014 roku debiutowały: świeżo wyremontowany chausson z 1950 roku, jelcz z 1993 i ostatni ikarus, który woził pasażerów po stolicy. KMKM zaprezentował też odnowionego jelcza technicznego PAT-4. Do Warszawy przyjechali goście: przegubowy ogórek z Krakowa, turystyczny z Tarnowa i karosa SL11 z Klubu Historycznych Autobusów w Bratysławie.

Autobusy przejechały paradą przez miasto, a następnie, w dawnych Centralnych Warsztatach Samochodowych przy


fot. Leszek Peczyński, KMKM

Linie, na których kursują zabytkowe autobusy, cieszą się ogromnym powodzeniem. W 2013 roku na przejażdżkę trzeba było czekać w kolejce

ulicy Włościańskiej przygotowywano je do wieczornego kursowania. Punktualnie o godzinie 19.00 wyruszyły na linię łączącą plac Defilad z Muzeum Powstania Warszawskiego.

Nie inaczej było w 2013 roku, podczas jubileuszowej, dziesiątej Nocy Muzeów. Wówczas pasażerów woziło ponad dwadzieścia zabytkowych autobusów.

Odbył się również Zlot Zabytkowych Autobusów, na który przyjechali goście z m.in. z Łodzi, Nowego Sącza, Lublińca, a nawet z czeskiego Nachodu. I ten zlot miał swoją gwiazdę, a był nią san H01A, wyremontowany przez fabrykę Autosan.

Rok 2012 to pierwszy Zlot Zabytkowych Autobusów. Wcześniej impreza organizowana była pod szyldem zlotu „ogórków”. Nazwa została zmieniona, ponieważ na zlocie pojawiało się coraz więcej zabytkowych autobusów, niekoniecznie z jelczańskiej fabryki.

W poprzednich latach Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej również stawał na wysokości zadania – jego członkowie organizowali zloty „ogórków” z obowiązkową paradą przez miasto, a później, w Noc Muzeów, warszawiacy i turyści mogli liczyć na przejażdżkę zabytkowym autobusem. Co roku pojawiali się też debiutanci z jeszcze „nowym” lśniącym lakierem: np. w 2011 roku był to ikarus 280, a w 2009 san H100B i jelcz berliet PR100.


fot. Leszek Peczyński, KMKM

„Ogórek z korniszonem” – tak autobusiarze pieszczotliwie nazywają przyczepę jelcz P01

I tak dochodzimy do roku 2006, kiedy to odbył się pierwszy zlot „ogórków”. W Warszawie „spotkało się” wtedy 14 autobusów i cztery przyczepy.

Zabytkowa komunikacja szybko stała się znakiem rozpoznawczym warszawskiej Nocy Muzeów. Dziś jest stałym elementem imprezy i nikt nie wyobraża sobie zwiedzania stołecznych muzeów bez mknących ulicami „ogórków”, ikarusów i sanów. ■


fot. Leszek Peczyński, KMKM

90-lecie Zajezdni Praga
Noc Muzeów

TRAMWAJE WARSZAWSKIE

60-lecie Zajezdni Mokotów
Noc Muzeów















PROGRAM 16.05.2015 r. (sobota):

godz. 12:00–16:00 DZIEŃ OTWARTY ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ NA PRADZE, ul. Kawęczyńska 16

godz. 16:00–17:00 PARADA TRAMWAJÓW Z ZAJEZDNI PRAGA NA ZAJEZDNIĘ MOKOTÓW

godz. 17:00–1:00 w nocy DZIEŃ OTWARTY / NOC MUZEÓW NA ZAJEZDNI TRAMWAJOWEJ MOKOTÓW, ul. Woronicza 27

godz. 23:00 WYSTĘP ARTYSTÓW TEATRU MUZYCZNEGO ROMA

Dodatkowo czekają na Państwa następujące atrakcje:

- Wystawa nowoczesnych i zabytkowych tramwajów
- Tramwaje z perspektywy kanału przeglądowego
- Podnoszenie tramwaju na podnośniku hydraulicznym
- Możliwość obejrzenia pojazdów specjalnych
- Gry i konkursy dla dzieci i dorosłych
- „Świat Bez Wandalizmu" - usuwanie graffity z tramwaju

W dn. 16.05.2015 uruchomiona zostanie linia dowozowa M na trasie: Zajezdnia Mokotów – Wyścigi, kursująca w godz. 17:00 –1:00 z częstotliwością co 15 minut.



Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie







ztm



fot. Archiwum Dokumentacji Mechanicznej

Największa przed wojną, pierwsza po wojnie – zajezdnia „Praga”

„Praga” – największa przedwojenna zajezdnia tramwajowa, którą wysadził w powietrze niemiecki okupant. To jednak stąd wyjechał na warszawskie ulice pierwszy tramwaj po wojnie. Podczas Nocy Muzeów będzie można zajrzeć do zajezdni, którą oddano do użytku 90 lat temu, a w 2007 roku wpisano na listę zabytków województwa mazowieckiego.

Historia zajezdni przy ulicy Kawęczyńskiej 16 rozpoczęła się w połowie lipca 1923 roku, kiedy to wbito w ziemię pierwszą łopatę i rozpoczęła się budowa. Autorami projektu zajezdni, i mieszczącego się przy wjeździe do zakładu domu mieszkalnego dla pracowników tramwajów, byli Juliusz Dzierżanowski i Paweł Wędziagolski.

Zajezdnię uroczyście otwarto 1 marca 1925 roku. Było się czym chwalić. „Praga” jako pierwsza w Warszawie była obiektem przelotowym, czyli wyposażonym w tory wjazdowe zarówno od strony zachodniej, jak i od wschodniej (od 1929 roku). Pod każdym stanowiskiem wybudowano kanał rewizyjny. Głównym budynkiem zajezdni była 15-torowa hala postojowa, w której mogło stać 212 wagonów. Dla kolejnych ośmiu miejsce znalazło się na dworze. Tak dużej zajezdni nie było wcześniej w stolicy.

fot. powyżej: Wagon typu D przed halą zajezdni „Praga” wysadzoną przez żołnierzy niemieckich, rok 1945

Architekci zadbali nie tylko o stronę praktyczną. Podziw budził też wygląd zajezdni. Przybudówki, w których mieściły się m.in. warsztaty, otrzymały dachy mansardowe – łamane na czterech rogach budynku, a tympanon (wewnętrzne trójkątne pole frontonu) został zwieńczony herbem Warszawy. Zadbano też o gzyms, na którym umocowano donice z kwiatami.

Zajezdnia, od 29 października 1929 roku, jako pierwsza w Warszawie, posiadała podstację trakcyjną, dzięki której utrzymywane było prawidłowe zasilanie prawobrzeżnych linii.

Przed wybuchem II Wojny Światowej planowano rozwój obiektu. Trasy tramwajowe miały być przedłużone do Wawra i do Ząbek. Przyszedł jednak sierpień 1939 roku, i zamiast o budowie nowych linii trzeba było myśleć o obronie przeciwlotniczej. Początek wojny to czas budowy barykad. Trafiła na nie część taboru praskiej zajezdni. Działania wojenne obeszły się jednak z zajezdnią łagodnie. Po odgruzowaniu torowiska i naprawie sieci wzdłuż ulic


fot. NAC / Ilustrowany Kurier Codzienny - Archiwum Ilustracji

Zajezdnia „Praga” podczas strajku w 1937 roku

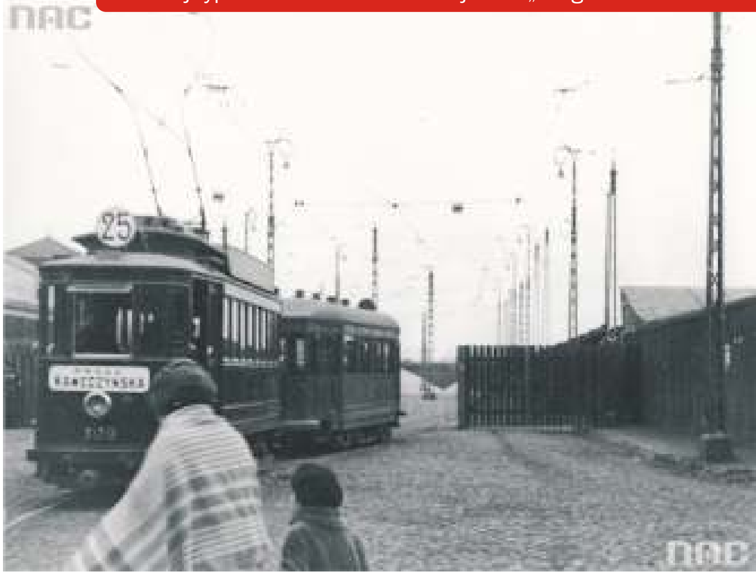
Zygmuntowskiej, Ząbkowskiej, Targowej i Kijowskiej, 20 listopada 1939 roku tramwaje zaczęły ponownie kursować. Zajezdnia znów pracowała.

Wszystko zmieniło się latem 1944 roku. Najpierw, pod koniec lipca, Niemcy odcięli połączenia telefoniczne, co mocno utrudniło funkcjonowanie komunikacji. 1 sierpnia przyszedł rozkaz od okupanta – oczyścić główne ulice z komunikacji. Władze MZK wydały polecenie odwrotne, co miało utrudnić ruchy wojsk niemieckich i ułatwić poruszanie się po mieście powstańcom. Nakazano też przeprowadzenie jak największej liczby wagonów do zajezdni przy ulicy Kawęczyńskiej. Uratowano tylko część taboru – wycofujący się z Pragi Niemcy wysadzili w powietrze halę zajezdni, a ciężki dach runął na 120 stojących w środku wagonów.

Odbudowa zajezdni ruszyła już we wrześniu 1944 roku, po wkroczeniu na Pragę wojsk radzieckich. Pracownicy MZK, bez sprzętu i wynagrodzenia za pracę, rozpoczęli odgruzowywanie linii tramwajowych i zajezdni na Pradze. W tym czasie budynek administracyjny pełnił funkcję koszar wojskowych i Milicji Obywatelskiej. Był też siedzibą Krajowej Rady Narodowej. W październiku 1944 roku uruchomiono w nim stołówkę dla pracowników tramwajów i ich rodzin oraz sierot po pracownikach MZK.

Wojna odcisnęła swoje piętno nie tylko na zajezdni, która stała się cmentarzyskiem wagonów, ale i na całej sieci tramwajowej. Z ulic Pragi ściągnięto uszkodzony kabel jezdny, usunięto uszkodzone słupy, a na odgruzowane już tory ustawiano przewrócone wagony. Sieć była pozrywana, wagony zaś porozrzucane na torowiskach lub na barykadach. Prace zakończono 20 czerwca 1945 roku. Po godzinie 11.00

Tramwaj typu A linii 25 w bramie zajezdni „Praga”



fot. NAC / Ilustrowany Kurier Codzienny - Archiwum Ilustracji

wyjechał na warszawskie tory pierwszy powojenny tramwaj. Udekorowany odświętnie wagon był entuzjastycznie witany przez mieszkańców.

Czasy powojenne to trudna i żmudna odbudowa. W 1946 roku zbudowano tymczasowe pomieszczenie w drewnianej szopie, które mieściło 16 wagonów. Hala wciąż wymagała generalnego remontu. W latach 1948-52 odbudowywano zajezdnię. Część obiektu udało się zadaszyć, a kanały, które nie znalazły się pod dachem zasypano gruzem i ziemią. Pod dachem mieściło się 150 wagonów, czyli wciąż mniej niż przed wojną. Odbudowa była prowadzona w bardzo trudnych warunkach. Brakowało niemal wszystkiego. Aby uzyskać niezbędną stal, ręczną prasą prostowano pogniecione stalowe belki. Wykorzystano też konstrukcję z prefabrykatów, co było wówczas nowością w Polsce.

Po wojnie na „Pragę" zjeżdżały najróżniejsze typy wagonów. Stopniowo gromadzono wagony typu L, w tym wagon-żłobek, będący odpowiedzią na problemy robotników. Aby ułatwić im łączenie życia zawodowego z opieką nad dziećmi uruchomiono przyzakładowe żłobki. Problemem był jednak przejazd z małymi dziećmi w zatłoczonych tramwajach. Rozwiązaniem okazał się, przybyły do Warszawy w grudniu 1949 roku, wagon-żłobek. Był on wyposażony w ogrzewanie, łóżeczka i bieżącą wodę. 28 stycznia 1950 roku uruchomiono regularną linię „Żłobek" na trasie: Dworzec Wschodni – Targowa – Grochowska – Gocławek. Linia kursowała w godzinach 5-7 i 15-17. Wagon połączono z doczepą. W pierwszym pojeździe – pod opieką pielęgniarek – podróżowały dzieci, a w drugim ich rodzice: pracownicy fabryki E. Wedel, Zakładów Urządzeń Teletechnicznych i Zakładów Przemysłu Gumowego „Rygawar".



Tramwaj linii 25 stojący obok Bazyliki Najświętszego Serca Jezusowego przy ul. Kawęczyńskiej

fot. NAC / Ilustrowany Kurier Codzienny - Archiwum Ilustracji

W latach 50. XX w. na Pragę trafiły wagony typu N i 4N. Nowoczesność zawitała na Pragę w 1962 roku wraz z wagonami typu 13N. „Trzynastek" było coraz więcej, jednak w zajezdni wciąż stacjonowały starsze wagony. Nawet po zakończeniu dostaw tramwajów typu 13N na „Pradze" pozostało 29 wagonów typu K i 29 typu P15. „Praga" była ostatnią zajezdnią, która aż do 1975 roku eksploatowała klasyczne pojazdy.

Wprowadzenie 13N zbiegło się w czasie z modernizacją zajezdni, w której mieściło się już 180 wagonów. W latach 1975 - 1984 stacjonowały w niej tylko „trzynastki". Zmieniło się to w listopadzie 1984 roku, kiedy dotarły pierwsze dwa wagony typu 105Na. W kolejnych latach przybywało nowych wozów, a w zamian ze stanu skreślano wagony 13N. Na „Pragę" trafiały też krótkie serie unowocześnianych „stopiątek: w 1994 roku – 4 wagony 105Ne, 2 wagony 105Ng i 16 wagonów 105Nf, w 1995 roku – 4 wagony 105Nf oraz 2 wagony 105N1k i jedyny w Polsce wagon 112N – przegubowy, dwuczłonowy z wydzieloną częścią niskopodłogową.

Od początku wygląd zajezdni budził podziw. Na zdjęciu widoczny tympanon zwieńczony herbem Warszawy



Przez wiele lat wagony typu 105Na były najliczniejszym typem taboru w zajezdni „Praga". Zmieniło się to dopiero w drugim dziesięcioleciu XXI wieku, gdy na „Pragę" trafiły wagony 120Na Swing.

30 marca 2007 roku zespół zajezdni tramwajowej „Praga", wraz z terenem zajezdni i budynkiem administracyjno-mieszkalnym, został wpisany na listę zabytków województwa mazowieckiego.

Opracowano na podstawie materiałów Tramwajów Warszawskich



fot. Tramwaje Warszawskie

60 lat tramwajów przy Woronicza

Zajezdnia tramwajowa na Mokotowie obchodzi w tym roku 60. urodziny. Z tej okazji będzie można ją zwiedzać podczas Nocy Muzeów, w nocy z 16 na 17 maja, do godziny 1.00. Przed wizytą warto poznać historię zakładu.

Pomysł budowy dużej zajezdni na Mokotowie sięga lat trzydziestych ubiegłego wieku. Wtedy to Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy kupiły działkę przy nieistniejącym już dziś skrzyżowaniu ulic Pęcherskiej i Bełskiej. Plany budowy pokrzyżował wybuch wojny.

W powojennej Warszawie pojawiły się pilniejsze sprawy i ważniejsze budynki do odbudowania. Zniknęło też przedwojenne skrzyżowanie – działka otrzymała adres Woronicza 27. Projektowanie nowej zajezdni rozpoczęło się w 1950 roku. Po 5 latach, 10 września 1955 roku, tramwaje wprowadziły się do nowego zakładu. Na Mokotów przyjechał różnorodny tabor: od najstarszych wagonów typów A, C, D, E, przez nowsze K i Lw, do najnowszych – produkowanych przez Konstal – N.

Zajezdnię wyposażono w 16 torów wewnątrz hali, 10 torów postojowych na zewnątrz i trzy tory, które miały służyć do drobnych napraw i kontroli technicznej. Planowano, że na Mokotowie będzie obsługiwanych dziennie 150-200 wozów. Szybko okazało się, że było ich aż 280.

O ciężkiej pracy w zajezdni pisała prasa. W numerze 45-46 „Warszawskiej komunikacji” z 22 grudnia 1956 roku, w artykule zatytułowanym „Wieści z Mokotowa ale nie najweselsze”, można było przeczytać: *Odwiedźmy zajezdnię mokotowską. Kierownika Pamfilewicza nie zastałem. Wdałem się więc w pogawędkę z majstrem Szczecińskim. Interesowało mnie szczególnie, jak zajezdnia przewidziana na 150 wozów obsługuje 280. A no, jakoś się robi – stwierdza majster. Wozy powracające z trasy wjeżdżają do hal. Tu mechanicy dwoją się i troją, aby jak najszybciej usunąć usterki w wozie. A że starają się – to nie ulega wątpliwości. Bo jak wiadomo nowa forma płac uzależnia zarobki od jakości pracy. Jeśli jest jakaś poważniejsza robota – to wóz wjeżdża na bocznicę za zajezdnią, i tam się ją robi. Jest to konieczne, bo przecież stale nadjeżdżają nowe wozy, które też trzeba przejrzeć. Szkoda że panowie od planowania nie przewidzieli ile wozów będzie musiała pomieścić zajezdnia, aby sprostać potrzebom warszawskiej komunikacji. Jak wiadomo praca na powietrzu w zimie nie daje najlepszych rezultatów. Zaopatrzenie warsztatów jest na ogół dobre. Są wprawdzie pewne braki jak np. nie ma sprężynek do nastawników N-10, przez co dwa wozy stały. Brakuje także rur bakelizowanych N-7, ale nie paraliżuje to pracy zajezdni*.

fot. powyżej: Widok hali nr II z prezentacją taboru zabytkowego i nowoczesnego stacjonującego w zajezdni „Mokotów”, rok 2014

Wspomniana praca „na powietrzu” oznaczała przeprowadzanie poważnych napraw – mechanicznych, blacharskich i elektrycznych – pod gołym niebem, co było uciążliwe szczególnie zimą, czy podczas opadów deszczu.

Mokotowska zajezdnia była pierwszą w Polsce, w której przewidziano zaplecze socjalne. Składać się na nie miały natryski, szatnie, świetlica i stołówka. Miały, ponieważ po uruchomieniu zakładu nie było w nim nawet ogrzewania. Podczas pierwszej zimy jedynymi źródłami ciepła były ustawione w hali koksowniki. Zmieniło się to po dwóch latach od uruchomienia zajezdni, kiedy oddano do użytku budynek administracyjny. Rozpoczęło się też porządkowanie otoczenia zakładu. Większość prac w czynie społecznym wykonywała załoga. Brukowano drogi, układano chodniki, a pracownicy przynosili ze swoich działek krzewy i drzewka, którymi obsadzano teren zajezdni.

Lata mijały, a tabor się starzał. W 1958 roku kres swojego kursowania osiągnęły wagony typu A i ich pochodne. Zastąpiły je wciąż modernizowane 4N. Wkrótce i one wyglądały archaicznie przy pierwszej partii 14 nowych szybkobieżnych wagonów 13N, które w 1961 roku trafiły na zajezdnię przy Woronicza. Z roku na rok było ich coraz więcej, aż w 1968 zakład R-3, bo taką nazwę otrzymała zajezdnia Mokotów, eksploatował już tylko wagony 13N.

Zajezdnia przetrwała trudny czas boomu budowlanego w 1967 roku, kiedy to wzdłuż ulicy Woronicza budowano osiedla, gmach telewizji oraz modernizowano skrzyżowanie z ulicą Komarowa (obecnie Wołoską). Jednocześnie zakład cały czas się rozwijał – w hali remontowej zostały zamontowane podnośniki elektryczne do pudeł wagonowych, uruchomiono akumulatornię oraz stanowiska diagnostyczne do przetwornic, silników trakcyjnych i rozruszników. W kolejnych latach dobudowywano kolejne obiekty. Były to np. budynki sprężarkowni i składu soli, a także przewidziany na wypadek wojny budynek dezynfekcji tramwajów.

W 1977 roku zajezdnia posiadała ok. 270 wagonów typu 13N. W 1991 roku stanowiły one 100 proc. taboru przy Woronicza. Lata 90-te przyniosły stopniową wymianę taboru – przyjeżdżały kolejne 105Na, a 13N kończyły swoją służbę.

Pole postojowe – widok w kierunku ul. Woronicza, rok 1996



fot. Tramwaje Warszawskie

fot. Tramwaje Warszawskie



Ogólny widok hali na zajezdni „Mokotów” podczas mycia wagonów. Od lewej tramwaje typu: N3, HI, FI i N3, lata 50. XX w.

W 1998 roku w zajezdni Mokotów były już tylko 72 wagony tego typu. W latach 2010-2013 do zajezdni R-3 trafiło 60 nowych 120Na. Oznaczało to definitywny koniec „trzynastek”. Ostatni 13N został skreślony ze stanu 14 stycznia 2013 roku, a część wagonów 105Na trafiło na zajezdnię R-4 Żoliborz. „Mokotów” przeszedł też szereg remontów i modernizacji, które były konieczne, aby dopasować charakter zajezdni do nowego taboru. Dzięki wybudowaniu placu postojowego zwiększyła się też liczba miejsc dla tramwajów.

fot. Tramwaje Warszawskie



Uroczyste otwarcie zajezdni „Mokotów”. 10 września 1955 roku wóz typu N3 wyruszył na trasę linii nr 23

Zajezdnia stała się „domem” dla zabytkowych wagonów. Stacjonuje tu większość historycznego taboru: A, C, Lw, N i K, który do 1997 roku pełnił funkcję wagonu spawalniczego, po czym został wyremontowany w zajezdni R-3.

Opracowano na podstawie materiałów Tramwajów Warszawskich

WARSZAWSKIE KOLEJKI



OPOWIEŚĆ O REGULOWANIU ZEGARKÓW.

HISTORIA ELEKTRYCZNEJ KOLEI DOJAZDOWEJ – CZĘŚĆ II

W grudniu 1927 roku Elektryczna Kolej Dojazdowa przewiozła pierwszych pasażerów. Stale rosnąca popularność skłoniła jej właścicieli do rozbudowy linii. W latach 30. XX wieku powstały nowe odcinki - do Włoch, Milanówka oraz przedłużenie trasy na terenie Grodziska Mazowieckiego. Ambitne plany dalszej ekspansji zostały przerwane wybuchem II Wojny Światowej, w czasie której pracownicy EKD pomagali w organizacji ruchu oporu. W Polsce Ludowej kolej zaczęła odnosić sukcesy również na… drogach. W końcu została upaństwowiona, jak wiele innych przedwojennych prywatnych inicjatyw. Oto druga część opowieści o EKD - opowieść o regulowaniu zegarków.



fot. z archiwum WKD

Pociąg EKD na przystanku końcowym przed dworcem PKP w Grodzisku Mazowieckim, lata 30. XX wieku

EKD do Włoch, Milanówka i w Grodzisku

W pierwszym rozkładzie jazdy, na trasie pomiędzy Warszawą i Grodziskiem, kursowało zaledwie 6 par pociągów. W kolejnych miesiącach stopniowo zwiększano ich liczbę, jednak słabo zamieszkane miejscowości położone wzdłuż linii nie były w stanie zapewnić odpowiedniej liczby pasażerów i satysfakcjonujących wyników finansowych. Rozważano nawet przekazanie EKD w ręce państwa. To skłoniło właścicieli kolejki do wybudowania nowych linii, które miały zwiększyć liczbę pasażerów. Na przeszkodzie stała konieczność zachowania odległości 2 km od linii PKP, ale usilne starania w Ministerstwie Komunikacji przyniosły pozytywny efekt i ostatecznie wydano zgodę na rozwój EKD. 10 maja 1932 roku prezydent Ignacy Mościcki wydał zarządzenie zmieniające koncesję sprzed 8 lat. Paragraf drugi zarządzenia głosił: *Spółce akcyjnej „Elektryczne Koleje Dojazdowe" nadaje się koncesje na budowę i eksploatację dwóch odgałęzień wymienionej w § 1*



№ 197 Poniedziałek Dnia 18 lipca 1932 r.

CENA PRENUMERATY:

KURJER WARSZAWSKI

OGŁOSZENIA:

ROK SETNY DWUNASTY

Wydanie wieczorne.

Zarząd Spółki Akcyjnej

Elektryczne Koleje Dojazdowe

zawiadamia

że zgodnie z zarządzeniem Pana Ministra Komunikacji w dniu 19 lipca zostanie otwarty ruch tramwajowy pomiędzy WARSZAWĄ — ul. Marszałkowska, a WŁOCHAMI — Dworcem P. K. P.

Wagony przebiegać będą: w Warszawie, ulicami Nowogrodzką — Tarczyńską — Niemcewicza — Szczęśliwicką do Granicy Miasta, dalej zatrzymując się na stacjach: Stadjon-Strzelnica — Szczęśliwice — Wiktoryn i ul. Kościuszki we Włochach, dojdą do dworca P. K. P.

Pierwszy pociąg odchodzić będzie normalnie (od 20 lipca):

z Włoch o godzinie 5.40, z Warszawy — 6.13

Ostatni z Włoch o godzinie 23.40, z Warszawy — 23.13.

Opłaty za przejazd:	norm.	ulg.
Warszawa—Marszałkowska — Włochy Dworzec	40	20
Warszawa—Marszałkowska — Granica Miasta	30	15
Granica Miasta — Włochy Dw. P. K. P.	20	10

3637r

Wydanie „Kurjera Warszawskiego” z 18 lipca 1932 roku z ogłoszeniem o otwarciu ruchu tramwajowego do Włoch

fot. z archiwum WKD

kolei elektrycznej oraz jej przedłużenia, a mianowicie:

1) *odgałęzienia do Włoch, długości około 2,068 km;*
2) *odgałęzienia do Milanówka, długości około 4,610 km;*
3) *przedłużenia od stacji końcowej w Grodzisku do stacji kolei państwowej w Grodzisku długości około 1,515 km.*

W tym samym zarządzeniu cofnięto jednak zgodę na wydłużenie linii do Żyrardowa. Koncesja miała obowiązywać do 21 listopada 1979 roku. Za jej realizację odpowiadał Minister Komunikacji Alfons Kühn, który 10 lat wcześniej wszedł w skład pierwszego zarządu spółki EKD.

Pierwszym wybudowanym odcinkiem było odgałęzienie do podwar-szawskich Włoch. Budowę rozpoczęto w maju 1932 roku, a pierwszy pociąg dojechał do stacji Włochy już po dwóch miesiącach, 17 lipca. Rozjazd prowadzący do nowej linii był zlokalizowany zaraz za skrzyżowaniem z linią kolei radomskiej. Dalej tor biegł ul. Popularną (wtedy jeszcze ul. Kościuszki), aż to stacji PKP we Włochach. Budynek stacji EKD stoi do dzisiaj, przy skrzyżowaniu z ul. Chrobrego. Po drodze znajdował się jeden przystanek – „Włochy Graniczna”, zlokalizowany przy skrzyżowaniu ul. Popularnej z ul. Mikołajską. Dla pociągów obsługujących nowe połączenie wybudowano przy ul. Nowogrodzkiej oddzielny przystanek.

Gdy zakończono budowę odgałęzienia do Włoch, przystąpiono do realizacji odcinka na terenie Grodziska Mazowieckiego – od stacji „Radońska” przy elektrowozowni przez miasto, również do stacji PKP. Dwukilometrową jednotorową trasę ukończono w cztery miesiące i 8 listopada 1932 roku, o godz. 12.35 przejechał nią pierwszy pociąg z pasażerami. Nowe połączenie pełniło przede wszystkim rolę miejskiego tramwaju i znacząco ułatwiło poruszanie się po mieście.

Ostatnim połączeniem, na które wydano zgodę w prezydenckim zarządzeniu była odnoga z Podkowy Leśnej do Milanówka. Jego budowa zakończyła się latem 1936 roku i 30 września przez miasto do Dworca PKP dojechał pierwszy pociąg z pasażerami.

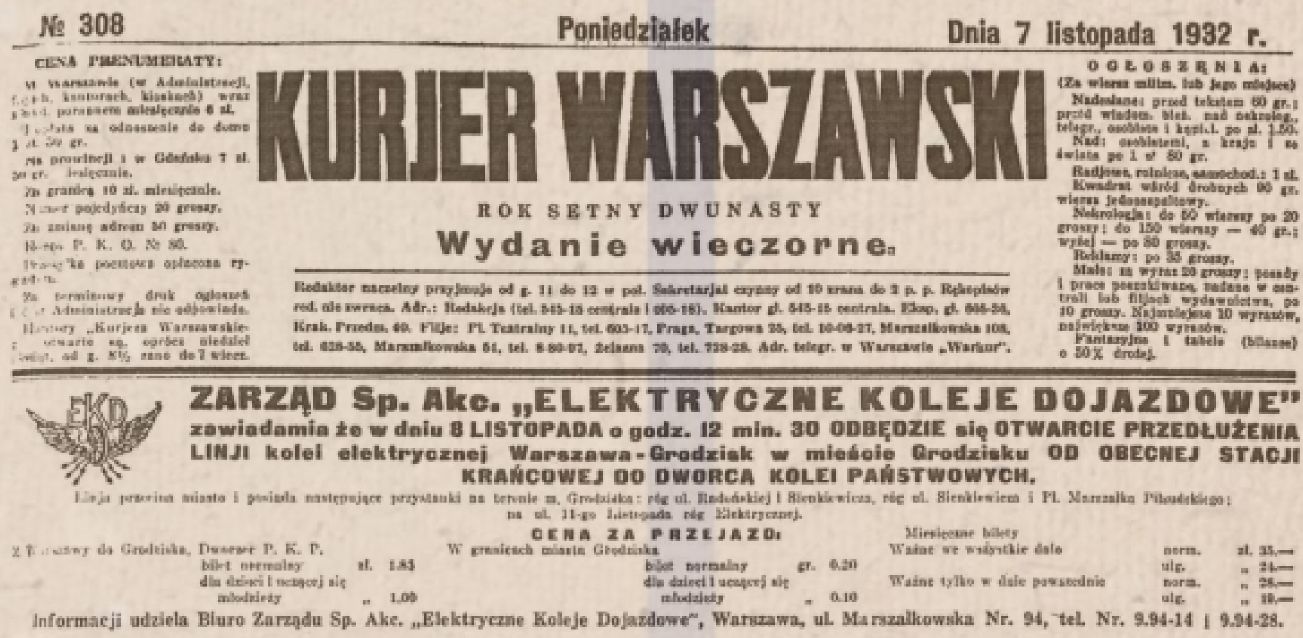
Powstanie nowych odcinków oraz ich miastotwórcza rola, a także obniżenie cen biletów spowodowały znaczny wzrost liczby przewożonych pasażerów. Największym zainteresowaniem w latach 30. XX wieku cieszyła się nowopowstała linia do Włoch. Pociągi kursowały w trójwagonowych składach. Ze stacji w Śródmieściu odjeżdżały co 10 minut: co 20 minut do Włoch oraz co 20 minut do Podkowy Leśnej i dalej do Milanówka lub Grodziska

Liczba przewiezionych pasażerów i wykonanych kilometrów przez EKD w latach 1927-1934

rok	liczba przewiezionych pasażerów	liczba wykonanych kilometrów
1927	---	38 729
1928	1 160 000	512 638
1929	1 250 000	615 616
1930	1 340 000	774 895
1931	1 650 000	803 043
1932	1 700 000	802 093
1933	1 811 649	892 005
1934	2 685 669	1 069 929

Mazowieckiego. W 1939 roku liczba przewiezionych pasażerów przekroczyła 4 miliony. Każdego dnia z usług EKD korzystało ok. 40 tysięcy osób. Aby jeszcze bardziej spopularyzować połączenie, spółka wydała *Przewodnik o kolei elektrycznej Warszawa - Grodzisk*.

Elektryczne Koleje Dojazdowe osiągnęły sukces. Do pełnej rentowności było jeszcze daleko, ale uzyskiwane przychody pozwalały na finansowanie bieżącej działalności. Nie wystarczało jeszcze na pokrycie rat kredytu zaciągniętego u Anglików, więc – w związku z udzielonymi gwarancjami – pokrywał je Skarb Państwa. Planowano rozbudowę linii o kolejne odcinki: do Błonia, Mszczonowa oraz z Komorowa do Nadarzyna. Realizację planów na zawsze przekreśliła wojna, ale jeszcze przed nią spółka zdążyła wykupić tereny pod inwestycje, zaprojektować przebieg nowych odcinków, a nawet wybudować kilka przepustów. Bardzo ważnym aspektem dla właścicieli EKD była jakość świadczonych usług, a ta miała być jak najwyższa – niezawodność, regularność i punktualność stały się najlepszą wizytówką kolejki i przetrwały do obecnych czasów. Według pociągów EKD można było regulować zegarki, co opisuje w swoich wspomnieniach pracownik kolejki – Marian Koln: *Pewnego dnia w Pruszkowie zauważyłem starszego pana, który kładł zegarek na szynach. Kiedy zdziwiony zapytałem, co Pan robi, uzyskałem odpowiedź, że spóźnił się na niezwykle punktualnie odjeżdżającą kolejkę, a winny był ów zegarek. Wobec tego mój pasażer uważał, że zegarek musi zostać zniszczony właśnie pod kołami kolejki.* Dla wygody pasażerów opracowano cykliczny rozkład jazdy – pociągi odjeżdżały ze stacji w równych odstępach czasu.


№ 308 Poniedziałek Dnia 7 listopada 1932 r.

KURJER WARSZAWSKI

ROK SETNY DWUNASTY

Wydanie wieczorne.

ZARZĄD Sp. Akc. „ELEKTRYCZNE KOLEJE DOJAZDOWE"
zawiadamia że w dniu 8 LISTOPADA o godz. 12 min. 30 ODBĘDZIE się OTWARCIE PRZEDŁUŻENIA LINJI kolei elektrycznej Warszawa-Grodzisk w mieście Grodzisku OD OBECNEJ STACJI KRAŃCOWEJ DO DWORCA KOLEI PAŃSTWOWYCH.

CENA ZA PRZEJAZD:

Informacji udziela Biuro Zarządu Sp. Akc. „Elektryczne Koleje Dojazdowe", Warszawa, ul. Marszałkowska Nr. 94, tel. Nr. 9.94-14 i 9.94-28.

Wydanie „Kurjera Warszawskiego" z 7 listopada 1932 roku o otwarciu nowego odcinka EKD w Grodzisku Mazowieckim

fot. z archiwum WKD

Miasto-ogród Podkowa Leśna

Narodziny Podkowy Leśnej są ściśle związane z powstaniem Elektrycznych Kolei Dojazdowych, zarządzanych przez konsorcjum „Siła i Światło". Miejscowość zawdzięcza swoją nazwę charakterystycznemu kształtowi okalających ją lasów. W 1925 roku powołano do życia spółkę Miasto-Ogród Podkowa Leśna, której założycielami byli: Stanisław Lilpop – właściciel terenów, konsorcjum „Siła i Światło" oraz Bank Związku Spółek Zarobkowych. Celem spółki było stworzenie podmiejskiego osiedla, zgodnie z założeniami miasta-ogrodu. Hasło reklamowe projektu brzmiało: „Mieszkaj na wsi - pracuj w mieście". Autorem planu miasta był warszawski architekt **Antoni Jawornicki** (1886-1950), który stworzył również plan Żoliborza, zaprojektował rozbudowę przedwojennego ratusza na placu Teatralnym, budynek IMCA przy ul. Konopnickiej, a także miał swój udział w postaniu pomnika lotnika dłuta Edwarda Wittiga.



fot. www.podkowianskimagazyn.pl

Antoni Jawornicki w drodze do Podkowy Leśnej w swoim słynnym Chevrolecie

Przebiegająca przez Podkowę Leśną linia kolejowa podzieliła ją na dwie części z centrum skupionym przy głównej stacji. W jej pobliżu postał park miejski z budynkiem Klubu Sportowego – Pałacyk Kasyno. Ulice od centralnego punktu miasta rozchodziły się tworząc kształt podkowy. Najmniejsze działki, położone w centrum, miały powierzchnie 1000 m kw., a największe o powierzchni 6000 m kw. były zlokalizowane na północnych i południowych obszarach miasta. Plan Jawornickiego zakładał również zapisy w aktach notarialnych, które restrykcyjnie określały sposób użytkowania i warunki zabudowy działek. Chciano w ten sposób chronić charakter miasta-ogrodu. W późniejszych latach plan został skorygowany przez inż. Mieczysława Dobruskiego. Zwiększono powierzchnię części działek, co zmniejszyło ich liczbę z 1779 do 1079.

W latach 1927-1932 wykupiono 70 proc. działek przeznaczonych pod zabudowę. Powstało również Towarzystwo Przyjaciół Miasta-Ogrodu Podkowa Leśna, którego celem było dbanie o prawidłowy rozwój osiedla oraz tworzenie i utrzymywanie obiektów użyteczności publicznej – biblioteki, szkół, sklepów oraz szpitali. W architekturze miasta dominują dwa style architektoniczne: dworkowy (nawiązujący do polskich dworków z XIX wieku) oraz międzynarodowy (przenoszący na polską ziemię coraz popularniejszy modernizm). Specyficzny charakter miasta udało się osiągnąć dzięki ludziom, którzy w nim zamieszkali – świadomym unikalnego klimatu miejsca, gotowym do działania oraz tworzącym zintegrowaną społeczność. W większości były to osoby zamożne, często postacie znane ze świata artystycznego lub polityki. Do wybuchu II Wojny Światowej na terenie miasta mieszkało około 1700 osób.

W czasie II Wojny Światowej w Podkowie Leśnej rozwinęła się działalność konspiracyjna. Mieszkańcy brali udział w akcjach sabotażowych, kolportażu prasy podziemnej lub ochronie stacji nadawczych. Z tego okresu również pochodzi określenie Podkowy Leśnej jako małego Londynu, ponieważ było to miejsce pobytu i spotkań władz Polskiego Państwa Podziemnego. Po upadku Powstania Warszawskiego Podkowa Leśna przyjęła tysiące mieszkańców wygnanych ze stolicy.

W 1981 roku Miasto-Ogród Podkowa Leśna zostało wpisane do rejestru zabytków i podlega ochronie dóbr przyrody i kultury. Pod opieką Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków znajduje się układ urbanistyczny, zabudowa oraz zieleń na terenie całego miasta.



fot. z archiwum WKD

Wagon silnikowy EKD uszkodzony w czasie walk o Warszawę, wrzesień 1939 rok

„Składy manewrowe" w Tworkach ratowały życie

Wybuch II Wojny Światowej i atak wojsk niemieckich na stolicę spowodował duże zniszczenia infrastruktury EKD na terenie Warszawy. Kilka wagonów użyto do budowy barykad w Śródmieściu oraz na Szczęśliwicach, w czym pomagali również pracownicy kolejki. Pracownicy brali też udział w obronie stolicy, głównie na Ochocie i Woli.

Wznowienie ruchu na całej trasie EKD nastąpiło na początku listopada 1939 roku. Od samego początku znacznie wzrosła liczba pasażerów, ponieważ ruch na terenie warszawskiego węzła kolejowego został ograniczony w związku z potrzebami wojska. Dodatkowo, w obawie przed bombardowaniami, na przedmieścia przeniosła się znaczna część mieszkańców Warszawy. W 1939 roku EKD przewiozła 4,23 miliona pasażerów. Rok później było ich już o 3 miliony więcej.

Władze okupacyjne, podobnie jak w przypadku innych kolei dojazdowych, narzuciły swojego zarządcę pochodzącego z kolei niemieckich, ale kierownictwo wykonawcze pozostało w polskich rękach. Dzięki temu kolej mogła zatrudnić nieoficjalnie wiele ukrywających się osób. W EKD „pracowało" trzy razy więcej osób, niż było to faktycznie potrzebne. Zaświadczenie o zatrudnieniu było w okresie okupacji jednym z najbardziej pożądanych dokumentów, ponieważ mogło uchronić przed zatrzymaniami oraz wywiezieniem na roboty przymusowe lub do obozów pracy. Pracownicy EKD starali się również ostrzegać pasażerów przed łapankami oraz rewizjami, szczególnie szmuglerów, którzy zaopatrywali stolicę. Elektryczna Kolej Dojazdowa zaangażowała się także w powstawanie ośrodków ruchu oporu, prowadząc przerzuty broni oraz wywiad i kontrwywiad.

W 1942 roku w Warszawie pojawił się Karl Jürgens, który został zarządcą wszystkich kolei dojazdowych w stolicy. Po zapoznaniu się ze strukturą EKD rozpoczął wprowadzanie usprawnień, typowych dla niemieckiego systemu gospodarowania. Na początku 1943 roku rozpoczęto wydawanie Dziennika Służbowego, który na bieżąco informował o przewozach. Podobnie, jak na innych liniach kolejowych ogrodzono tereny wszystkich przystanków i stacji, pozostawiając pasażerom tylko jedno wyjście.

Okres okupacji to również rozbudowa zaplecza technicznego. Angielskie wagony miały już kilkanaście lat, więc wciąż rozszerzano zakres napraw. Pod koniec 1940 roku rozpoczęto przebudowę głównej hali przeglądowej, zbudowanej w latach 20. XX wieku. Po jej wschodniej stronie powstała spawalnia oraz zaplecze sanitarne. Przebudowano również stolarnię i lakiernię. Dzięki temu wagonownia w Grodzisku Mazowieckiem była w stanie samodzielnie przeprowadzić wszystkie prace przy wagonach – od codziennych przeglądów po remonty generalne. 1 sierpnia 1944 roku, tuż przed godziną 17.00, przestały

kursować pociągi do Warszawy. Ruch kolejowy ograniczono do Podkowy Leśnej. Wybuchło Powstanie Warszawskie. Mimo trwających walk, udało się w godzinach nocnych wysłać do Śródmieścia specjalny pociąg, który wywiózł z miasta pasażerów oraz pracowników EKD, którzy schronili się w kolejowej poczekalni. Po upadku powstania EKD było wykorzystywane przez władze okupacyjne do przewożenia mieszkańców Warszawy do Obozu Przejściowego, utworzonego na terenie Warsztatów Kolejowych w Pruszkowie. Sporo osób udało się ocalić, podstawiając na przystanku w Tworkach „składy manewrowe".

Wraz ze zbliżającymi się do Warszawy wojskami radzieckimi władze okupacyjne rozpoczęły przygotowania do ewakuacji. Pod koniec 1944 roku systematycznie niszczono urządzenia oraz wyposażenie kolei. Planowano również wysadzenie w powietrze całej nawierzchni linii. Znaczną część infrastruktury udało się ocalić, dzięki akcjom sabotującym pracowników, na przykład demontowano słupy trakcyjne pod pozorem naprawy albo ukrywano niektóre elementy wyposażenia. Dzięki temu Niemcy zdołali wywieźć tylko niewielką część majątku EKD. W końcu, w przeddzień wyzwolenia stolicy przez wojska radzieckie – 16 stycznia 1945 roku, ruch pociągów został całkowicie wstrzymany, ponieważ wojska niemieckie wysadziły elektrownię w Pruszkowie, która dostarczała EKD prąd.

Berlinki na torach EKD

Elektrownia w Pruszkowie po wysadzeniu nie nadawała się do remontu. Kierownictwo kolejki wystąpiło więc do Ministerstwa o przydzielenie parowozów do uruchomienia podmiejskiej komunikacji w zachodniej części województwa warszawskiego. Trzy otrzymane parowozy pozwoliły na wznowienie ruchu niespełna miesiąc po wyzwoleniu spod okupacji niemieckiej – 14 lutego 1945 roku. Na początku pociągi kursowały jedynie na odcinku z Grodziska Mazowieckiego do Opaczy, a dalej pasażerowie byli przewożeni furmankami.

Elektryczne pociągi wróciły na tory 19 maja 1945 roku, czyli szybciej niż tramwaje, które na Pradze ruszyły 20 czerwca, a w lewobrzeżnej Warszawie dopiero 15 września. Prąd tymczasowo dostarczała Elektrownia Warszawska znajdująca się na Powiślu (uruchomiona w 1904 roku, działała do początku XXI wieku).

Brak mieszkań na terenie zniszczonej Warszawy skutkował tym, że większość pracowników organizowanych na nowo urzędów, instytucji państwowych oraz zakładów pracy mieszkała na terenach podmiejskich. W 1945 roku EKD przewiozły 4,5 mln pasażerów. Wzrost zapotrzebowania na przejazdy zmusił dyrekcję spółki do poszukiwania taboru, który byłby zbliżony parametrami

Przystanek końcowy EKD we Włochach, ogrodzony w czasie okupacji, początek lat 40. XX wieku



fot. z archiwum WKD

EKD na drogach

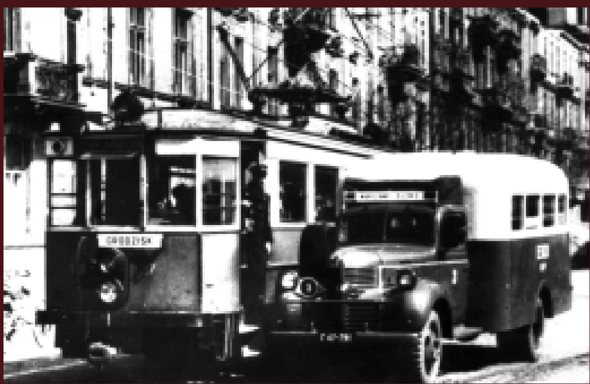
Ogromne zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie z przedmieść do stolicy spowodowało, że Dyrekcja EKD podjęła decyzję o uruchomieniu własnej komunikacji samochodowej. Część tras pokrywała się z przedwojennymi planami rozbudowy połączeń kolejowych EKD. 13 września 1945 roku EKD wystąpiła do Ministerstwa Komunikacji z wnioskiem o zorganizowanie pomocniczej komunikacji autobusowej. Akceptację uzyskano 29 października. Przez kilka kolejnych miesięcy nowo utworzony Wydział Komunikacji Pomocniczej, pod zarządem mgr. Janusza Regulskiego, przegotowywał się do uruchomienia linii kursujących między Warszawą, Mszczonowem i Sochaczewem.

fot. z archiwum WKD



Przystanek Komunikacji Pomocniczej w Alejach Jerozolimskich, ok. 1947 roku

fot. z archiwum WKD



Pociąg EKD i autobus Komunikacji Pomocniczej EKD na ul. Nowogrodzkiej, ok. 1947 roku

Przystanek autobusów EKD, a właściwie ciężarówek dostosowanych do przewozu osób, znajdował się w Alejach Jerorolimskich, naprzeciwko wyjazdu z ul. Pankiewicza. Autobusy wyjechały na ulice 30 marca 1946 roku i obsługiwały siedem tras:

- Warszawa - Pruszków
- Warszawa - Błonie - Sochaczew - Guzów
- Warszawa - Błonie
- Warszawa - Nadarzyn - Mszczonów - Żyrardów - Guzów - Żyrardów - Grodzisk Mazowiecki
- Warszawa - Nadarzyn - Mszczonów
- Błonie - Mszczonów
- Pruszków - Żbików.

Długość wszystkich linii wynosiła 214 km. Połączenia szybko zyskiwały na popularności – od 85 tys. pasażerów w kwietniu do 256 tys. w grudniu 1946 roku. Powstały nowe połączenia – z Warszawy do Leszna, Izabelina oraz Kazunia, a linię z Sochaczewa przedłużono do Grójca i Nowego Miasta nad Pilicą. Do końca 1947 roku długość tras przekroczyła 300 km, a liczba przewiezionych pasażerów osiągnęła 5 milionów. Dalszy rozwój komunikacji autobusowej został zatrzymany przez upaństwowienie firmy. Trasy autobusowe, wraz z wydziałem zajmującym się komunikacją autobusową, zostały przejęte przez PKS w połowie 1948 roku.

do wykorzystywanych wagonów angielskich. W 1946 roku na kilka miesięcy wypożyczono z MZK Warszawa 6 wagonów tramwajowych typu K, czyli berlinek.

Berlinki zostały zamówione przez władze Warszawy jeszcze przed wybuchem II Wojny Światowej. Wyprodukowane przez zakłady w Chorzowie oraz w Gdańsku, po wybuchu wojny, zostały skonfiskowane i woziły mieszkańców Berlina, czemu zawdzięczają swoją nazwę. Niemcy zmienili w wagonach zestawy kołowe, ponieważ w Warszawie tory tramwajowe miały rosyjski rozstaw – 1524 mm. Po wojnie rozpoczęto proces przekuwania torów na standardowy – 1435 mm. W oczekiwaniu na zakończenie prac berlinki „znalazły zatrudnienie" na EKD, gdzie kursowały wyłącznie na linii do Włoch. W 1947 roku zamówiono w chorzowskim Konstalu 12 nowych wagonów doczepnych, które miały powstać na podstawie angielskiej dokumentacji. Elektrycznie Koleje Dojazdowe stały się również na kilka lat przewoźnikiem autobusowym.

EKD własnością państwa

Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego, stanowiący zalążek nowej władzy w powojennej Polsce, w 1944 roku określił, że wszystkie koleje użytku publicznego mają stać



fot. z archiwum WKD

Uroczyste przywrócenie ruchu pociągów elektrycznych na trasie EKD, 19 maja 1945 roku

się własnością państwa. Dotyczyło to wszystkich kolejek dojazdowych funkcjonujących w Warszawie. W styczniu 1945 roku Ministerstwo Komunikacji powołało Tymczasowy Zarząd Państwowy nad kolejami, w skład którego weszli również przedstawiciele EKD.

29 maja 1947 roku Minister Komunikacji Jan Rabanowski wydał Orzeczenie nr 6 o przejęciu na własność Państwa przedsiębiorstw komunikacyjnych, w którym czytamy: *Przedsiębiorstwa, wymienione w załączniku, ulegają przejęciu na własność Państwa za odszkodowaniem, w całości wraz z nieruchomym i ruchomym majątkiem oraz wszelkimi prawami. [...] Nie mają znaczenia prawnego niedokładności w określeniu nazwy lub przedmiotu przedsiębiorstw, jeżeli z orzeczenia wynika, o jakie przedsiębiorstwo chodzi. Orzeczenie to jest ostateczne i nie ulega zaskarżeniu do Najwyższego Trybunału Administracyjnego.* W załączniku, wśród przejmowanych kolei, oprócz EKD znalazły się również cztery warszawskie wąskotorówki. Wszystkie zostały przejęte przez PKP i włączone do utworzonego Zarządu Warszawskich Kolei Dojazdowych, który podlegał bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji. Kolejne lata to ciągła zmiana struktur – prace nad statutem organizacyjnym Zarządu WKD się przeciągały, biura były rozrzucone w wielu punktach Warszawy i w jej okolicach. W lutym 1950 roku Zarząd WKD zmieniono na Dyrekcję Warszawskich Kolei Dojazdowych, który podlegał Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowej. Rok później EKD oddzielono od wąskotorówek i włączono do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych. Wtedy również zmieniono nazwę kolei na Warszawską Kolej Dojazdową, której dalsze losy poznają Państwo w kolejnym odcinku. ■



fot. z archiwum WKD

Pociąg EKD na przystanku przy stacji PKP w Milanówku, koniec lat 40. XX wieku

tekst: Michał Piwowarski

Podczas przygotowywania tekstu korzystano z:

- *www.wkd.com.pl - oficjalna strona spółki WKD*
- *www.podkowalesna.pl - oficjalny portal miasta-ogrodu Podkowa Leśna*
- *www.dziennikustaw.gov.pl - oficjalny portal Dziennika Ustaw RP*
- *www.monitorpolski.gov.pl - oficjalny portal Dziennika Urzędowego RP*
- *praca dyplomowa magisterska p. Eweliny Szczęśniak „Miasto-ogród jako wzorzec kształtowania ładu przestrzennego”.*



Mała sieć – wielkie znaczenie



Najmniejsza z siedmiu funkcjonujących w Czechach sieci tramwajowych znajduje się **w Ołomuńcu** i ma około 15 kilometrów długości. Od ponad 116 lat stanowi podstawę funkcjonowania transportu publicznego w mieście i stale jest rozbudowywana o kolejne odcinki. Zapraszamy w krótką podróż tramwajem po malowniczej, historycznej stolicy Moraw.

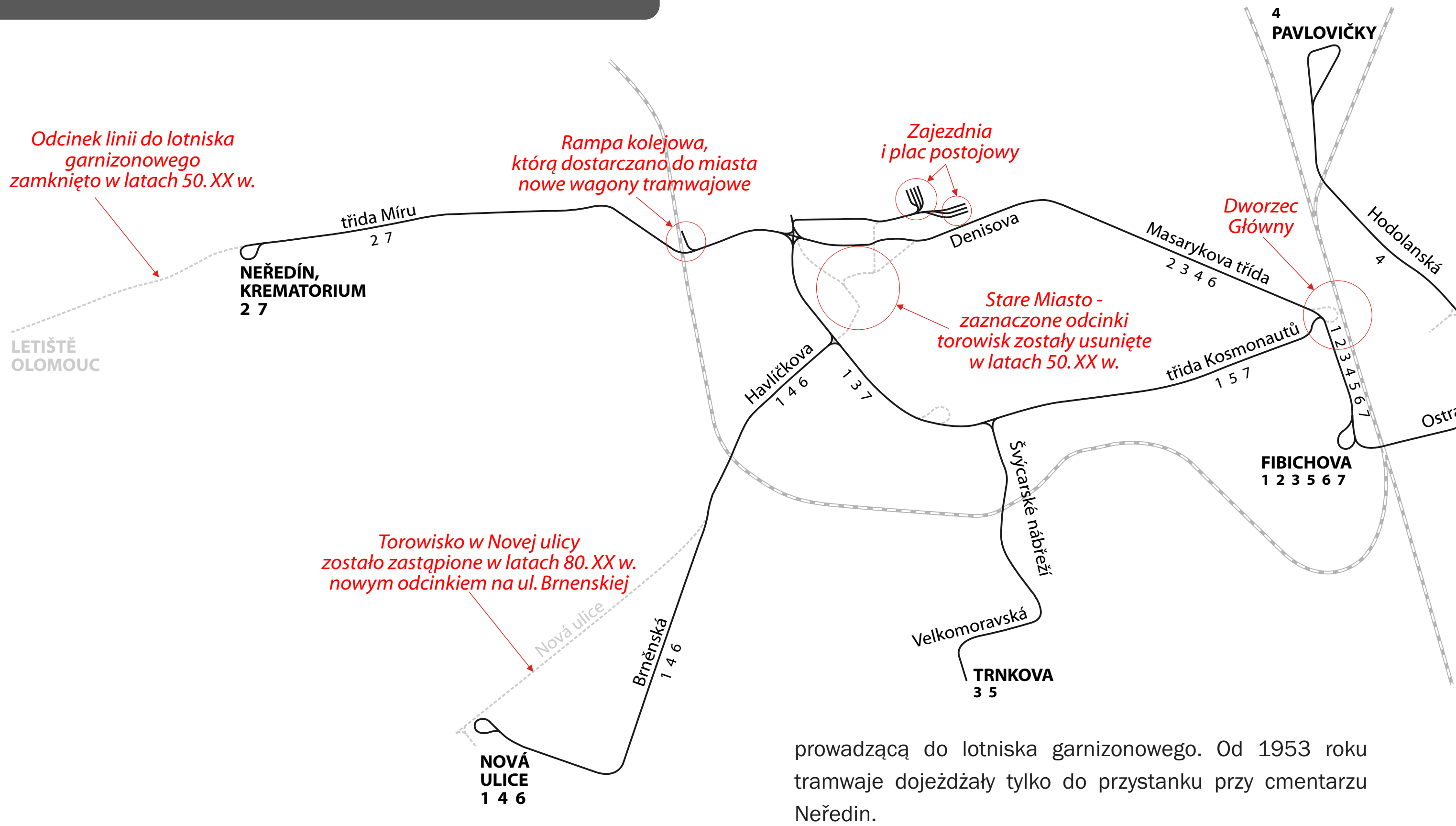
Pierwsze tramwaje w Ołomuńcu zostały uruchomione 1 kwietnia 1899 roku. Zastąpiły wówczas przepełnione i powolne omnibusy konne, kursujące od połowy XIX wieku pomiędzy historycznym centrum a nowo powstałym dworcem kolejowym. Zdecydowano się zbudować sieć o rozstawie szyn 1435 mm z trakcją elektryczną (zrezygnowano z wcześniej rozważanych wariantów z trakcją parową).

Uruchomiono dwie linie. Pierwsza – łącząca Górny Rynek z dworcem kolejowym oraz druga – z koszar artyleryjskich do Nowej ulicy przez Górny Rynek. Zajezdnię zbudowano przy ulicy Sokolskiej, gdzie mieści się do dziś. Do obsługi połączeń przeznaczono dziewięć wagonów tramwajowych z fabryki w Grazu.

Następne lata to okres systematycznej rozbudowy połączeń o krótkie odcinki torowisk. Sieć stopniowo się rozwijała i docierała do kolejnych podmiejskich osiedli. Do końca II Wojny Światowej tramwaje dojechały najpierw do lotniska wojskowego na zachodzie miasta, później do Kościoła Matki Boskiej Nieustającej Pomocy przy Novej Ulicy, a w końcu do nowego krańca Fibichova, na południowy-wschód od dworca kolejowego.

Najwięcej zmian w układzie linii tramwajowych w Ołomuńcu przyniosły lata powojenne. W 1947 roku zaczęto planować budowę nowej linii tramwajowej do dzielnicy Bielidla na północnym-wschodzie miasta. Inwestycja, oddawana do użytku etapami, została ukończona w 1948 roku. W 1957 roku linię przedłużono do nowej pętli Pavlovičky.

W latach 50. XX wieku podjęto decyzję o likwidacji torowisk biegnących przez Górny Rynek i ciasne uliczki starego miasta. W zamian postanowiono zbudować dwutorowe linie



okrążające tę część miasta od północy i zachodu ulicami Pěkařská, Mořické náměstí i třida Svobody. Powstały też nowe tory dojazdowe do zajezdni, wzdłuż ulicy Sokolskiej. To rozwiązanie komunikacyjne udrożniło ruch po ciasnych uliczkach ołomunieckiej starówki i przyspieszyło kursowanie tramwajów przez centrum miasta.

W tym samym czasie, z powodu niewielkiego zainteresowania pasażerów komunikacją tramwajową, skrócono linię prowadzącą do lotniska garnizonowego. Od 1953 roku tramwaje dojeżdżały tylko do przystanku przy cmentarzu Neředin.

Lata 60. i 70. XX wieku to okres nieprzychylności władz miejskich wobec tramwajów. Przez pewien czas liczono się nawet z ich całkowitą likwidacją i zastąpieniem autobusami. Na szczęście nie doszło do tego, a niekorzystny trend odwrócił się na początku kolejnej dekady. W 1981 roku otwarto nowy dłuższy odcinek linii tramwajowej w Ołomuńcu.

Peron przystanku przy dworcu głównym wyposażono w specjalne punkty świetlne, uruchamiane w momencie przyjazdu tramwaju. Widoczne są też ekrany systemu informacji pasażerskiej, obecne na większości przystanków w mieście





Budynek zajezdni tramwajowej w Ołomuńcu mieści do kilkunastu wagonów. Przeglądy i serwisowanie taboru odbywa się obecnie w mało komfortowych warunkach

Zastąpił on dawny ciąg komunikacyjny na Novej ulicy, który zlikwidowano. Linia zbudowana została pomiędzy jezdniami nowej ulicy Brnenskiej wytyczonej przez środek osiedla mieszkaniowego, powstałego na południowy-zachód od centrum. Kraniec zlokalizowano w tym samym miejscu, co dotychczasowa pętla „Nova Ulica”.

W połowie lat 80. XX wieku przedsiębiorstwo komunikacyjne zaczęło dotkliwie odczuwać brak miejsca w zajezdni tramwajowej. Niewielka hala i plac, wybudowane jeszcze w 1899 roku, przystosowane były do obsługi jedynie kilkunastu wagonów. Nie były w stanie pomieścić kilkudziesięciu pojazdów kursujących wówczas po mieście. W 1984 roku, w bezpośrednim sąsiedztwie zajezdni, zbudowano plac postojowy z bocznicami mogącymi pomieścić do 37 wagonów. To rozwiązanie znacząco poprawiło „warunki bytowe” ołomu-

Na działce sąsiadującej z zajezdnią w latach 80. XX wieku urządzono plac postojowy dla tramwajów, które nie mieściły się w hali. Znacząco zwiększyła się wówczas przestrzeń postojowa dla wagonów, jednak rozwiązanie to od początku ma charakter tymczasowy





Część taboru odstawiana jest na ulicy Sokolskiej

nieckich tramwajów, jednak miało jedynie charakter doraźny. Wiadomo było, że tramwajom potrzebna jest nowa zajezdnia, która jednak nie powstała do dziś.

W 1995 roku przystąpiono do budowy nowej linii tramwajowej domykającej od południa ring miejski otaczający stare miasto. Odcinek torowiska od targowiska przy třida Svobody, przez ulicę 17 listopadu, třida Kosmonautů do dworca głównego otwarto w 1997 roku.

W 1999 roku, w stulecie istnienia tramwajów, w mieście pojawiły się pierwsze pojazdy niskopodłogowe – kursujące do dziś Škody 03 T.

W kolejnych latach modernizowano istniejące odcinki szyn, m.in. wzdłuż ulic w ścisłym centrum, gdzie zastosowano pierwsze w mieście izolacje tłumiące hałas wagonów. Większość przystanków wyposażono też w elektroniczny system informacji pasażerskiej, pokazujący rzeczywisty czas, jaki pozostał do przyjazdu tramwaju.

Od 2012 roku budowana jest nowa linia tramwajowa do dzielnicy Nove Sady. Pierwszy odcinek, od třida Svobody do przystanku Trnkova, oddano do użytku w listopadzie 2013 roku. Z uwagi na zastosowanie torów odstawczych zamiast tradycyjnej pętli na przystanku końcowym, do jego obsługi przeznaczono nowo kupione składy dwukierunkowe. Kolejny etap inwestycji – wydłużenie torowiska do przystanku Družební – planowany jest na lata 2015-2016. W tym czasie



Kolizja, czy awaria, jest w stanie zablokować cały ruch na niewielkiej sieci tramwajowej w Ołomuńcu

planuje się też budowę nowej zajezdni, przystosowanej do obsługi całego taboru tramwajowego. Wówczas w dotychczasowej zajezdni można będzie urządzić muzeum komunikacji miejskiej, w którym zgromadzone zostaną zabytkowe tramwaje i autobusy, które w przeszłości woziły mieszkańców miasta.

Tramwaje w Ołomuńcu stanowią dziś podstawę miejskiego systemu transportu publicznego. Obecnie sieć jest obsługiwana siedmioma liniami, a używany tabor w większości jest niskopodłogowy.

Tekst i fot.: Maciej Beister

Do obsługi otwartej w 2012 linii do Novych Sadów przeznaczono wyłącznie tabor dwukierunkowy



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO